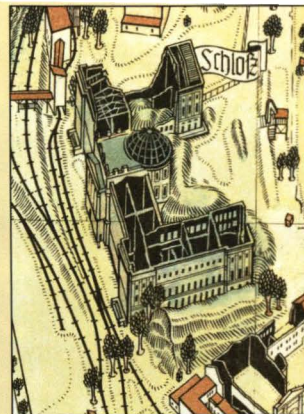




# Braunschweigische Heimat



Braunschweigischer Landesverein für Heimatschutz e.V.

98. Jahrgang, Ausgabe 01/2012

08007743



Aus dem Inhalt:

Die Renaturierung der Schunter

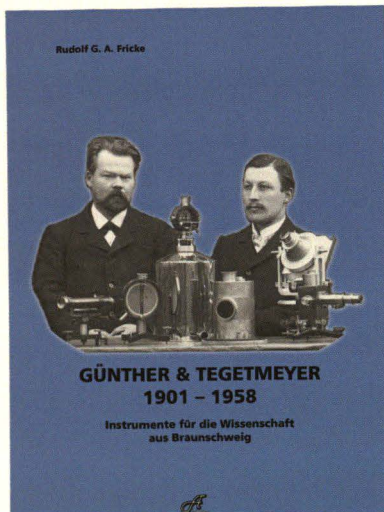
St. Martini besitzt die zwei  
ältesten Glocken in Braunschweig

Bollmann-Bildkarten aus Br:

UB Braunschweig

GG + M





In der Braunschweigischen Heimat Heft 2/2004 berichtete Rudolf G. A. Fricke über „Günther & Tegetmeyer – Werkstatt für wissenschaftliche Apparate, ein Braunschweiger Unternehmen von Weltruf“. Nunmehr hat der Autor seine umfangreichen Sammlungs- und Forschungsergebnisse zu diesem Thema als Buch herausgegeben: Rudolf G. A. Fricke: Günther & Tegetmeyer 1901 – 1958, Instrumente für die Wissenschaft aus Braunschweig. – Wolfenbüttel, 2011. Format 17 x 24 cm, 300 Seiten, Hardcover, ISBN 978-3-00-035204-1, 25,00 €. Zu beziehen ist das Buch direkt beim Autor, Behringstraße 30, 38302 Wolfenbüttel oder per eMail über af-verlag@t-online.de.

Im ersten Teil des Buches beschreibt der Autor die Geschichte des Unternehmens und die Biografien der Firmeneigner. Im zweiten Teil stehen die Instrumente im Mittelpunkt der Betrachtung, die bei Günther & Tegetmeyer gebaut wurden: Geodätische Instrumente, spezielle Niedervolt-Elektrometer,

Apparate zur Beobachtung luftelektrischer Größen, lichtelektrische Photometer und kernphysikalische Messinstrumente. Der Autor zeigt beispielsweise, wie Instrumentenkonstruktionen in einem gegenseitig beeinflussenden System physikalischer Erkenntnisgewinnung, den Ideen und Forderungen der Protagonisten von Forschungsprojekten und dem Know-how der Instrumentenbauer entstanden und sich weiter entwickelten. Akribisch sind auch Detailbeschreibungen über die einzelnen bei Günther & Tegetmeyer gefertigten Instrumente zusammengetragen und damit ein bisher einmaliges Compendium historischer Messinstrumente geschaffen.

#### Abbildungen Titelseite:

##### oben:

Das Braunschweiger Schloss auf der Bollmann-Bildkarte von 1948 (Seite 10)

##### mitte:

Braunschweig: St. Martini mit dem Altstadtmarkt, Foto: Dieter Heitefuß (Seite 28)

##### unten links:

Naturnaher Altarm an der Schunter (Seite 5)

##### unten rechts:

Das Museum ZeitRäume in Bodenstedt (Seite 14)

3	<b>Der Instrumentenbauer und Geodät Tobias Volkmer (1550 – 1622)</b> <i>von Gerd Biegel</i>	Ein Beitrag zu braunschweigischen Wissenschaftsgeschichte
4	<b>Renaturierung der Schunter in Braunschweig ist abgeschlossen</b> <i>von Dr. Bernd Hoppe-Dominik</i>	Ein Beitrag zum Umwelt- und Naturschutz
8	<b>Stadtbildgestaltung 1937</b> <i>von Wilhelm Lehmann</i>	... am Beispiel der Braunschweiger Südstadtsiedlung Mascheroder Holz
10	<b>Bollmann-Bildkarten</b> <i>von Rolf Ahlers</i>	... weltweit bekannt – aus Braunschweig
14	<b>ZeitRäume Bodenstedt</b> <i>von der Gemeinde Vechelde</i>	Historische Hofstelle mit Original-einrichtung in der Gemeinde Vechelde
16	<b>Die Flieger-Technische Vorschule Braunschweig-Querum</b> <i>von Rolf Siebert</i>	Technische Vorschule der Luftwaffe von 1938 – 1944
22	<b>Eisenbahnstrecken im Peiner Land</b> <i>von Manfred Grunert</i>	Teil 1: Die Nebenstrecken
26	<b>Bahnhof Wendezelle</b> <i>von Rolf Ahlers</i>	... an der Eisenbahnstrecke Celle-Braunschweig
28	<b>St. Martini besitzt die zwei ältesten Glocken der Stadt</b> <i>von Otto Pfingsten</i>	Stimmungsglocken aus der Zeit um 1300 wurden nach Jahren wiederentdeckt
31	<b>Anmerkungen „Zur Geschichte des Gauß-Denkmal“</b> <i>von Karl-Heinz Kewel und Rolf Ahlers</i>	Hinweise zum Artikel in der Braunschweigischen Heimat Heft 2/2011
32	<b>Die Bachstelze</b> <i>von Rolf Jürgens</i>	Unsere heimische Tierwelt

#### Rubriken

Neue Bücher	2, 21
Impressum	27



# Der Instrumentenbauer und Geodät

## Tobias Volkmer (1550 – 1622)

– ein Beitrag zur braunschweigischen Wissenschaftsgeschichte\*

*Text von Prof. Dr. h. c. Gerd Biegel, Institut für Braunschweigische Regionalgeschichte an der TU Braunschweig*

Wenig weiß man über seine Herkunft und keinerlei schriftliche Nachrichten haben wir von ihm, jedoch hat er seine Werke mit der Inschrift versehen „Tobias Volkmer aus Braunschweig“. Es wird allgemein als gesichert angesehen, dass er um 1550 in Braunschweig geboren und getauft wurde: Tobias Volkmer. Seine Eltern waren der Eisenkramer Marten Volkmer und dessen Ehefrau Anna, geb. Brecht. Am 16.10.1565 wurde Tobias Volkmer Goldschmiede-Lehrling bei Meister Jeronimus Remmers und nach 6-jähriger Lehrzeit ging er auf eine wohl 4-jährige Wanderschaft überwiegend durch Süddeutschland.

Längst ist Tobias Volkmer aber in Braunschweig in Vergessenheit geraten, dennoch zählt er zu den herausragenden Goldschmieden unserer Stadt im 17. Jahrhundert. Vor allem seine astronomischen und geodätischen Messinstrumente rechnen zu den besten seiner Zeit. Allerdings ist unbekannt, wo er die notwendigen Kenntnisse für die Herstellung der Instrumente sowie das dafür erforderliche mathematische Wissen erlernt hat. Seine Gesellenprüfung hat um 1575 stattgefunden, und 1584 lässt er sich erstmals wieder in Braunschweig nachweisen. Von hier wechselte er nach Salzburg und wurde noch 1584 Hof-Goldschmied des dortigen Erzbischofs Wolfgang Dietrich. Tobias Volkmer behielt zunächst das Braunschweiger Bürgerrecht noch bei und wurde erst 1856 Bürger von Salzburg.

In dieser Zeit sind von ihm zahlreiche Messinstrumente angefertigt worden, darunter drei Astrolabien, drei Büchsen-sonnenuhren und Bergwerksgeräte. Alle diese Instrumente, die sich heute in Museen in London, Oxford und München befinden, tragen die Signatur „Tobias Volkmer aus Braunschweig“ und das Herstellungsjahr. 1594 wechselte Tobias Volkmer nach München und trat als Mathematicus und Goldschmied in den Dienst des bayerischen Herzogs Wilhelm V. Hier setzte er auch seine Instrumentenherstel-

lung erfolgreich fort und verfasste 1621 eine Schrift „Über Sonnenuhren“. Vom bayerischen Herzog wurde Tobias Volkmer aber auch mit wichtigen Vermessungsarbeiten beauftragt. Außerdem musste er immer wieder wertvolle Gold- und Silbergeschenke für die herzoglichen Repräsentationswünsche herstellen. Im Jahre 1608 wurde er an den Planungen für den Neubau der Landesfestung Ingolstadt beteiligt und hatte die „Grundlegung und den Abriß der Festung“ zu fertigen. Hierbei unterstützte ihn sein 1586 in Salzburg geborener Sohn Tobias, der bei seinem Vater das Goldschmiedehandwerk gelernt hatte.

Die wohl wichtigste Vermessungsarbeit aber war 1616 die „Vermessung und Abwägung“ für den Bau der Soleleitung von Reichenhall nach Traunstein. Im Auftrag des seit 1597 regierenden Herzogs und späteren (ab 1623) Kurfürsten Maximilian I. stellte Tobias Volkmer den Grundriss des Lustschlosses Schleißheim her und übernahm die Vermessungsarbeiten bei der Anlage des neuen Gartens der Residenz München, des heutigen Hofgartens. Eine ganz hervorragende Arbeit war auch die erste detaillierte kartografische Darstellung der Stadt München von 1613, jedoch überwiegt derzeit die Annahme, dass diese Arbeit weitgehend vom Sohn stammte und Tobias Volkmer lediglich beratend mitgewirkt hatte. Die Instrumente von Tobias Volkmer hatten bereits in ihrer Zeit internationale Anerkennung und Verbreitung gefunden. Mit den praktischen Anwendungen der eigenen Geräte hat er zugleich einen wichtigen Beitrag zur Geschichte der Ingenieurvermessung geleistet. Tobias Volkmer aus Braunschweig zählte im 17. Jahrhundert zu den herausragenden Vertretern der Instrumentenherstellung und der Vermessungskunde und seine Person und sein Werk sind ein zu Unrecht vergessener Teil der frühneuzeitlichen Wissenschaftsgeschichte Braunschweigs. Um 1622 scheint Tobias Volkmer in München verstorben zu sein, ein Bild von ihm ist leider nicht überliefert.

\* Der Beitrag ist meinem Freund Prof. Dr.-Ing. Karl Gerke (1904-2002), dem Erforscher von Tobias Volkmer gewidmet, der mir seine Forschungsunterlagen zur Weiterarbeit und Veröffentlichung vermacht hat.



# Renaturierung der Schunter in Braunschweig ist abgeschlossen

Text und Fotos von Dr. Bernd Hoppe-Dominik

## Wie sah die Schunter früher aus?

Vor 250 Jahren schon ist die Schunter weitgehend begradigt worden, um sie schiffbar zu machen und das Flößen von Holz aus dem Elm zu ermöglichen. Aufgrund dieses Ausbaus, der intensiven Unterhaltung, des Uferverbaus sowie nachfolgender Sohlenerosion hatte sich die Schunter tief in das Gelände eingeschnitten. Dies hat den Grundwasserspiegel abgesenkt, und somit zu einer Entwässerung der Aue geführt. Der landwirtschaftlich genutzte Landschaftsraum war insgesamt nur in wenigen Bereichen von Gehölzen strukturiert; meist erstreckte sich die intensive landwirtschaftliche Nutzung (auch Ackernutzung) bis an die Böschungsoberkante des Schunterufers.

## Was geschah dann?

Bereits vor 20 Jahren hatte der Förderkreis Umwelt- und Naturschutz Hondelage (fun) mit Unterstützung des Unterhaltungsverbands Schunter durch Anpflanzung von ca. 2000 Bäumen, einer differenzierten Mahd des Ufers sowie durch Einbringen von ca. 40 Tonnen Kies und Steinen damit begonnen, die Schunter

naturnäher zu entwickeln. Als mit dem Ausbau der Autobahn umfangreiche Ersatzmaßnahmen erforderlich wurden, hatte der fun mit der Stadt Braunschweig ein Zielkonzept entwickelt. Dieses sah vor, eine Vernetzungsachse unter der Autobahn A 2 entlang der Schunter zu schaffen. Diese sollte die Barrierewirkung für bodenlebende Tierarten in diesem Bereich abmildern. Dabei sollten die wichtigsten Landschaftselemente wie Wald, Sukzessionsflächen und Grünland entlang der Schunter neu geschaffen, entwickelt bzw. erhalten werden.

Mit der Ausweisung von Kompensationsmaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Bundesautobahn A 2 und dem damit verbundenen Flurneuordnungsverfahren „Hondelage-Dibbesdorf“ wurden umfangreiche Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer Länge von 4,5 km in der Schunterniederung gebündelt. Weitere Flächen haben die Stadt Braunschweig und der fun zur Verfügung gestellt. Somit war die wichtigste Voraussetzung, die Verfügbarkeit der erforderlichen Flächen erfüllt, um mit der Planung und Realisierung der Schunterrenaturierung beginnen zu können.

Ein besonderes Anliegen war es dabei, die Ziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu realisieren sowie die Schunter und ihre Aue in einen naturnahen Zustand zu versetzen. Der Fluss sollte fließgewässertypischen Strukturen erhalten mit Kiesbänken und Steilufern, Gehölzbewuchs am Ufer zur Beschattung und Totholz im Gewässer erhalten.



Abb. 1: Gebänderte Prachtlibellen besiedeln die besonnenen Flussabschnitte der Schunter.



Vorrangig sollten damit eigendynamische Gewässerentwicklungen initiiert werden. Die Verbindung von Gewässer und Aue sollte hergestellt werden, um wieder Möglichkeiten zur Ausuferung und Vernässung der Aue im Hochwasserfall zu schaffen. Mit einer durchgehenden Verwallung zwischen der Aue und den Siedlungen konnte in diesem Zuge sogar die Hochwassersicherheit der angrenzenden Ortschaften verbessert werden. Mit dieser hydraulischen Trennung kann der Unterhaltungsaufwand für den so genannten „schadlosen“ Abfluss so maßgeblich reduziert werden, dass sich das Gewässer weitgehend ungestört entwickeln kann. Insgesamt sollten durch die geplanten Maßnahmen

1. eine Verbesserung der Gewässergüte durch Erhöhung der natürlichen Reinigungsfähigkeit,
2. eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts,
3. eine Bereicherung des Landschaftsbildes und
4. eine Verbesserung der Lebensraumeigenschaften für wildlebende Pflanzen und Tiere einschließlich des Fischbestandes erreicht werden.

Zwischen 2009 und 2010 war die Schunterrenaturierung die größte Naturbaustelle im besiedelten Bereich in Niedersachsen. Sie wurde größtenteils finanziert und geplant von der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat mit der Stadt Braunschweig und dem fun die Flächen bereitgestellt. Weiterhin haben sich die Deutsche Bundesstiftung Umwelt, die Niedersächsische Bingo-Stiftung für Umwelt und Entwicklungszusammenarbeit und der fun ebenfalls finanziell an den Renaturierungsmaßnahmen beteiligt. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau führt nun die Anpflanzungen durch und hat für die dauerhafte Pflege der planfestgestellten Zielbiotope zu sorgen. Die Unterhaltung der Schunter wird die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig bis Ende 2014 übernehmen, um den Umfang der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen auch für die Entwicklung von wasser gebundenen Lebensgemeinschaften ermitteln zu können. Dies ist inzwischen ein gleichrangiges gesetzliches Ziel wie die Gewährleistung des schadlosen Abflusses. Mit einem Unterhaltungsplan wird diese Aufgabe danach an die gesetzlichen Unterhaltungspflichtigen, dem Unterhaltungsverband Schunter sowie der Stadtentwässerung Braunschweig übergeben.

### Hydraulische Berechnungen

Die geplanten Maßnahmenbausteine wurden in ihrer Wirkung auf den Abfluss in der Schunter bewertet. Als Nachweis zur Hochwassersicherheit wurden die hydraulischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet mit einem Wasserspiegellagenmodell nachgebildet (Beschreibung des Ist-Zustandes). Hiermit ließen sich die Auswirkungen der geplanten Renaturierungsmaßnahmen auf den Hochwasserabfluss für verschiedene Abflüsse simulieren. Damit konnten die Maßnahmen sicher geplant werden, sodass es auch bei hohen Abflüssen zu keiner Verschärfung der Hochwassersituation kommt. Als Eingangsparameter wurden die morphologischen und hydraulischen Daten des Gewässers und der Aue in das Modell kartiert. Hierzu gehören Höhenmodell und Querprofile von Gewässer und Aue, Rauigkeiten im abflusswirksamen Querschnitt (Beschaffenheit der Sohle, Vegetation, Strömungshindernisse etc.) und statistische Daten zum Abfluss (z.B. 100-jähriges Hochwasser). Die Befürchtungen der Bevölkerung vor Hochwasser und steigendem Grundwasser konnten in verschiedenen Informationsveranstaltungen ausgeräumt werden.



**Abb. 2 (oben):**  
Naturnaher Allarm an der Schunter.

**Abb. 3 (mitte):**  
Renaturierungsarbeiten östlich von Hondelage im Frühjahr 2010.

**Abb. 4 (unten)**  
Bauarbeiten an der Flutrinne.



Zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung in Dibbesdorf wurden Fanggräben und ein durchgehender Damm als Verwallung angelegt.

### Maßnahmenbausteine

Die vorliegende Planung basiert auf dem Prinzip von „Maßnahmenbausteinen“. Jeder dieser Bausteine soll eine bestimmte Form der natürlichen Gewässerentwicklung einleiten. Durch die Planung nach dem Bausteinprinzip wird für die Maßnahmenrealisierung eine hohe Flexibilität erreicht. Da im Vordergrund die gewässertypische Eigenentwicklung steht, werden die Abmessungen für die Bauausführung lediglich grob vorgegeben. Die weiteren Ausformungen sollen im Verlauf der Jahre die Kräfte des Wassers und der Vegetation übernehmen. Die für die Renaturierung der Schunter geeigneten Maßnahmenbausteine lassen sich zu folgenden Maßnahmengruppen zusammenfassen: Einengung der bestehenden Querprofile (Strömungslenker) unterhalb des Mittelwasserspiegels durch das Einbringen von Strukturelementen aus Steinpackungen oder Totholz.

Aufweitungen der bestehenden Querprofile oberhalb des Mittelwasserspiegels: Die einzelnen Maßnahmentypen unterscheiden sich nach Art der Profilgestaltung: nämlich Aufweitung der Sohle bis zur Mittelwasserlinie oder flächiger Oberbodenabtrag bis in die Aue. Durch beide Maßnahmengruppen zusammen wurde eine den natürlichen Verhältnissen angenäherte, möglichst hohe Breiten- und Tiefenvarianz angestrebt. Neuanlage von parallel zur Schunter verlaufenden Flutrinnen: Alle an der Schunter geplanten Maßnahmen sind mit einer aus ökologischer Sicht erwünschten Erhöhung der Rauigkeiten im Fließgerinne und im Vorland verbunden. Deshalb wurde u.a. zur hydraulischen Entlastung für den extremen Hochwasserfall eine Flutrinne linksseitig der Schunter angelegt. Das ca. 4 km lange Parallelgerinne verläuft südlich

der Schunter etwa zwischen der ehemaligen Eisenbahnbrücke (östl. Hondelege) und der heutigen Einmündung des Sandbaches. Hierzu werden durch Geländevertiefungen und das Abtragen der Uferböschung im Einströmbereich bestehende Geländemulden miteinander verbunden. Die teilweise Grünlandnutzung kann im Bereich der Flutrinne beibehalten werden. Nach starken Hochwasserereignissen werden jedoch an den Tiefpunkten der Rinne temporäre Gewässer zurückbleiben, die zu einer Erhöhung von auentypischen Strukturen beitragen.

Neues Flussbett: Im Bereich nördlich der Autobahnbrücke A 2 wurde für die Schunter zusätzlich zur durchgehenden Flutrinne auf einer Teilstrecke ein 300 m langes neues, parallel verlaufendes



Abb. 5: Sandinseln sind Lebensraum für die Zauneidechse.

des Bett eingerichtet. In Dibbesdorf/Querum entstand ein neuer Lauf des Sandbaches von 1200 m. Hierdurch wurde ein relativ großer zusammenhängender Bereich mit neuen naturnahen Bachstrukturen geschaffen.

Es wurden 60 neue Kleingewässer mit unterschiedlicher Größe, Wasserständen und Anbindung an Flutrinnen und Überflutungsbereichen angelegt. Zudem 50 Sonderhabitate für Trockenheit liebende Tierarten, wie die Zauneidechse entwickelt. So wurden jeweils mehrere Kubikmeter Sandboden in Form einer Aufhöhung mit Südexposition als Eiablagsubstrate außerhalb des Hochwasserbereichs aufgeschüttet. Zudem wurde je eine Vertiefungszone als Feuchtbereich sowie Versteckmöglichkeiten aus plattigen Steinen, Totholz und Wurzelstubben geschaffen.

Insgesamt wurden ca. 150.000 m<sup>3</sup> Boden abgetragen. Er wurde zum Teil als Hochwasserdamm aufgebracht bzw. außerhalb des natürlichen Überschwemmungsbereiches abgelagert. Abgetragener Mutterboden diente auch zur Verbesserung landwirtschaftlicher Flächen außerhalb des Maßnahmengebietes. Am Rand der Aue wurden zusätzlich neue Dünen modelliert.

Auwaldentwicklung: Hier bestand der Grundgedanke der Planung darin, durch großflächigen Bodenabtrag eine Absenkung der an die Schunter angrenzenden Flächen vorzunehmen. Auf diesen Flächen kommt es zu einer Erhöhung der Überflutungswahrscheinlichkeit, die eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung von Auenstandorten darstellt. Durch das Freilegen von Rohböden wurden zahlreiche Standorte für eine natürliche Gehölzentwicklung geschaffen. An der Schunter ist aufgrund des vorhandenen Samenpotenzials im Einzugsgebiet mit einem starken Aufkommen vor allem an Weiden, Schwarzerlen, Pappeln und Birken zu rechnen. Ergänzend werden im Winter 2011/12 Anpflanzungen erfolgen: ca. 6 ha Auwald (einschließlich großzügiger Sukzessionsflächen), gut 500 m Hecken, z. T. mit

Obstbäumen, ca. 400 m Obstbaumreihen und eine ca. 100 m lange Lindenreihe. Insgesamt sollen mehr als 8.000 Pflanzen in den Boden gebracht werden.

### Natur erleben an der Schunter

Auch an die Menschen wurde bei diesem Projekt gedacht: Zur Verbesserung der Naherholung wurden insgesamt 9 Aussichtspunkte in Form von Landschaftshügeln errichtet und mit Bänken versehen. 10 Informationstafeln und die Broschüre „Lebendige Schunter“ wurden vom fun erarbeitet. Sie veranschaulichen allen Interessierten die Maßnahmen und Lebensgemeinschaften an der neuen Schunter.

Erwähnt seien auch zwei Aufweitungen am Gewässer als Badestellen, ein großer





Abb. 6: Wasserbüffel halten die Flutrinnen durch Beweidung offen.

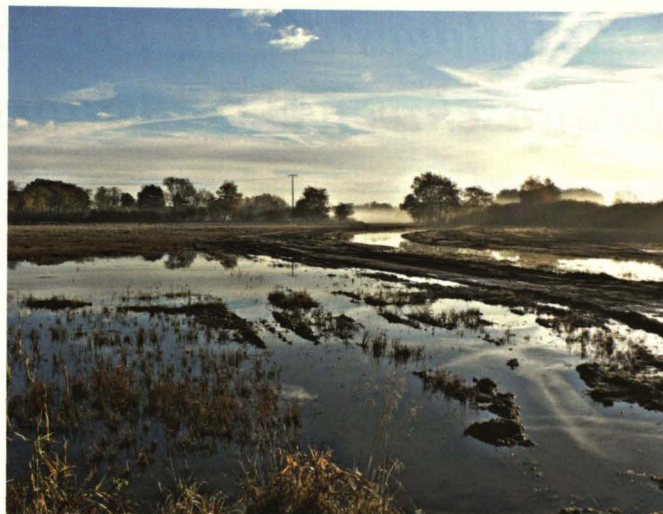


Abb. 7: Überschwemmte Schunterwiesen bei Dibbesdorf.

Teich mit Bademöglichkeiten und für die Winterzeiten eine Eislauffläche sowie zwei Rodelhügel. Entlang von alten und neuen Wanderwegen sind alle Anwohner und Besucher eingeladen, die Schönheit in der Schunterau zu erleben.

#### Wasserbüffel erhalten Lebensraum

Die ganzjährige Beweidung mit Wasserbüffeln ist eine inzwischen vielfach praktizierte Möglichkeit, das Grünland schonend zu nutzen und die Landschaft offen zu halten. Das extensive Beweidungsprojekt vom fun hat den Vorteil gegenüber der Mahd, dass keine Amphibien bei der Nutzung getötet werden und Nahrungspflanzen für Insekten dauerhaft zur Verfügung stehen. Weiterhin profitieren von der entstehenden Struktur- und Lebensraumvielfalt und dem Kot der Weidetiere viele Insekten und Vögel. Da Wasserbüffel zudem die Gewässer vom Zuwachsen freihalten, bleibt der Artenreichtum der Amphibien und Libellen erhalten.

#### Landschaftsentwicklung

Erste Erfolge der Renaturierungsmaßnahmen haben sich bereits eingestellt. Zahlreiche neue Pflanzen haben sich hier

neu etabliert, der Fischotter ist zurückgekehrt und Vogelarten, wie der Kiebitz, Eisvogel, Silberreiher, Waldwasserläufer, Graugänse und Schwäne können in der Schunterau beobachtet werden. Insgesamt sind 31 Libellen und 21 Heuschreckenarten nachgewiesen worden und auch der Laubfrosch ist wieder heimisch. Mit einem Monitoring wird im Jahr 2014 die Entwicklung dokumentiert und in einem Abschlusssseminar der Öffentlichkeit vorgestellt.

#### Wie geht es weiter?

Nach der ersten Gewässerschau im Herbst 2011 konnten bereits wichtige Entwicklungen erkannt werden. Steilufer, Sandbänke, und strömungsberuhigte Bereiche als wichtige Laichplätze und Lebensräume für Fische und Wasserinsekten sind entstanden. Der Abfluss des Wassers ist sichergestellt und die Hochwassersicherheit für die Bewohner ist gewährleistet.

Bis die angepflanzten Bäume ihre Funktion als Auwald übernommen können, werden zwar noch viele Jahre vergehen: Ein Besuch an der renaturierten Schunter lohnt sich aber immer und das zu jeder Jahreszeit. Der fun bietet hierzu auf Nachfrage auch Exkursionen an und neuste Informationen hierzu finden Sie unter: [www.fun-hondelage.de](http://www.fun-hondelage.de).



#### Impressum:

Herausgegeben vom Braunschweigischen Landesverein für Heimatschutz e.V.  
[www.bs-heimat.de](http://www.bs-heimat.de)

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht die Meinung der Redaktion und des Braunschweigischen Landesverein für Heimatschutz e. V. wieder.

**Vorsitzender:** Dieter Heitefuß, Buchfinkweg 10, 38122 Braunschweig, [vorsitzender@bs-heimat.de](mailto:vorsitzender@bs-heimat.de)

**Redaktion:** Rolf Ahlers, Wendezeller Ring 10, 38178 Wendeburg, [heimat@bs-heimat.de](mailto:heimat@bs-heimat.de)

**Gesamtherstellung:** Ruth Printmedien GmbH, Braunschweig, [www.ruth.de](http://www.ruth.de)

**Mitgliedsbeitrag:** pro Jahr 25,- Schüler und Studenten auf Anfrage

**Bankverbindung:** Konto 111 690, BLZ 250 500 00 Nord/LB Braunschweig

Appelhans Verlag, Braunschweig, 2011 · ISBN 978-3-941737-72-3 [www.appelhans-verlag.de](http://www.appelhans-verlag.de)

Liebe Leserin und lieber Leser, das neue Heft der Braunschweigischen Heimat ist vollständig „in Farbe“ gedruckt, um die Abbildungen wirkungsvoller herauszustellen. Um diese Ausgestaltung zu finanzieren bitten wir sehr um Spenden.



# Stadtbildgestaltung 1937 am Beispiel der Braunschweiger Südstadtsiedlung Mascheroder Holz

Text von Wilhelm Lehmann

Mit der Aktion „Schönheit der Stadt“ – im Jahre 1937 – sollte das Stadtbild der Stadt Braunschweig verbessert werden, Plakate machten auf die Aktion aufmerksam; zusätzlich wurden Handzettel verteilt. (Abb. 1) Nicht nur einzelne Häuser, teilweise wurden ganze Straßenzüge renoviert. Fachwerkhäuser erhielten einen neuen Anstrich, Tischler und Zimmerleute besserten zum Beispiel Treppenfrieze und Figurenknaggen aus oder legten sie wieder frei, nachdem sie Jahrzehnte hinter Bretterverschlagen versteckt waren. Steinmetze und Bildhauer erneuerten Fratzen und Gesichter – wie z. B. am Gewandhaus. Die Stadt Braunschweig setzte im Haushalt 1937 für die Zwecke der Stadtbildverschönerung den Betrag von 600.000 Reichsmark ein. Nach Abschluss der Altstadtanierung stellte sich die mittelalterliche Innenstadt in neuer Schönheit dar.

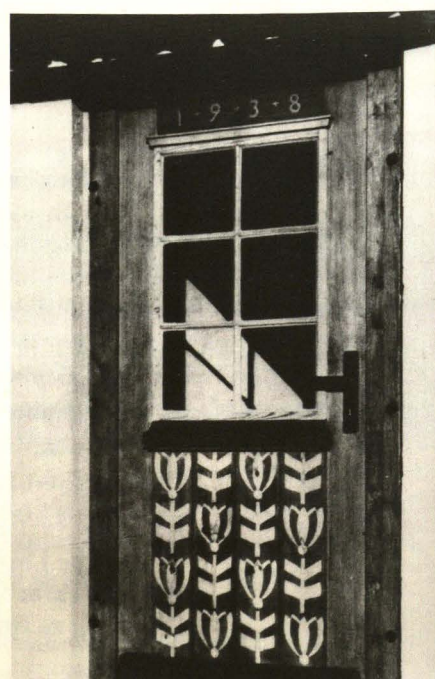
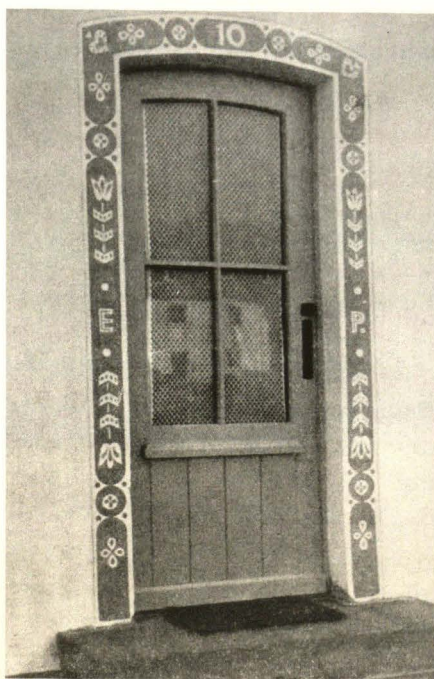
Welche Möglichkeiten gab es, in den neu erbauten Siedlungen der dreißiger Jahre, bedingt durch den schlichten Baustil weniger Haustypen, das eintönige Aussehen zu verbessern? Es gab keine Fachwerkhäuser, die man wieder im neuen Glanz entstehen lassen konnte; es gab keine alten Haustüren mit kunstvoll geformten Bändern aus Eisen oder schmiedeeiserne Türen, die von den Handwerkern nach oft mühevoller Arbeit in alter Schönheit erstrahlten. Schmiedeeiserne „Aushänger“, die als gewerbliche Zeichen den „Zunftzeichen“ auf ein bestimmtes Handwerk hinwiesen, suchte man vergebens.

Beim Bau der Siedlung Mascheroder Holz wollte man diese schlichte Eintönigkeit vermeiden. Konnte mit nur einer farblichen Gestaltung der Siedlerhäuser das Gesamtbild freundlicher werden? Das „schöne Aussehen“ sollte bereits bei der Gesamtplanung berücksichtigt werden, die Rücksicht nahm

auf bodenständige Bauweise, unter Anpassung an landschaftliche Gegebenheiten. Hierbei musste aber die wirtschaftliche Planung berücksichtigt und eingehalten werden, denn nur durch diese Wirtschaftlichkeit – bei Anwendung gewisser einheitlicher Grundtypen – war es möglich, eine Siedlerstelle zu erträglichen finanziellen Bedingungen zu schaffen. In den parteiamtlichen Richtlinien für die Heimstätten-siedlung hieß es unter anderem: „Durch eine lebendige Linienführung bei der Anlage von Wegen, Straßen und Plätzen läßt sich fast mit einem einzigen Haustyp schon ein so eindrucksvolles, aber auch andererseits geschlossenes Bild erreichen, daß der Besucher garnicht auf den Gedanken kommt, es hierbei mit einheitlichen Bauten zu tun zu haben.“

Durch die Mischung von Eigenheimen, Siedlerstellen und Mietwohnungen hat man schon beim Bau der „Lehrsiedlung Mascheroder Holz“ – wie sie beim Baubeginn im Jahre 1936 hieß – ein zu schlichtes Gesamtbild verhindert. Außerdem vermied man durch wechselnde Stellung der Häuser zur Straße, durch Abweichungen in der Formgebung und durch unterschiedliche Bepflanzung der Gärten – diese Aufgabe hatte man dem Gartenarchitekten Petri übertragen – ebenfalls ein eintöniges Aussehen. Mit Sachkenntnis hat Petri die gesamte Planung und Gestaltung der gärtnerischen Anlagen verwirklicht. Hierbei hat er u.a. die Errichtung von Drahtzäunen verhindert und dafür Hecken pflanzen lassen.

Weiterhin wurden etwa 20 unterschiedliche Typen von Haustüren eingebaut, wobei man darauf achtete, dass nie zwei gleiche Türen nebeneinander verwendet wurden. (Abb. 2 und 3) Zusätzlich wechselten Dachgauben und Fensterdetails von Haus zu Haus. Hin und wieder hatte man die Haustüren mit einem malerischen Schmuck versehen, in den die Haus-





nummer und das Monogramm des Hausbesitzers eingearbeitet war. Verschiedene Putzarten, von den einzelnen Handwerkern entwickelt, trugen neben der farbigen Behandlung der Häuser zur Belebung des Straßenbildes bei. Mitunter sah man auch ein Ornament oder das Hauszeichen am Giebel einer Siedlerstelle. Durch den aufgemalten Plan der Siedlung auf der Giebelseite des Hauses Robert-Ley-Straße 15 – heute Griegstraße 15 – war es möglich, sich schnell über die Lage der Straßen zu informieren.

Mit der farbigen Ausgestaltung in der Siedlung hatte man den Sieger des Reichsberufswettkampfes 1937, Malermeister Alwin Graßhoff, beauftragt. Er hat nicht nur die Farbgebung einzelner Häuser, sondern auch ganzer Häuserreihen angegeben. Darüber hinaus wurden auch viele Einzelheiten durch ihn selbst oder durch einen seiner Schüler ausgeführt, wie z. B. Hauszeichen, die auf den Beruf des Besitzers hinwiesen. (Abb. 4 und 5) Ferner wurden Schrift- und Berufszeichen des betreffenden Handwerkers an Geschäften auf dem Marktplatz aufgetragen. (Abb. 6 und 7) Der Durchgang vom Marktplatz (Welfenplatz) zum Karrenkamp hatte eine mit Blatt- und Blumenornamenten ausgemalte Decke.

Auch der Marktplatz trug mit der Bauweise der umgebenden Häuser zur Auflockerung des Siedlungsbildes bei. Das Erdgeschoss der Wohn- und Geschäftshäuser hat massive verputzte Außenmauern, das Obergeschoss ist in Fachwerk gehalten. Um das architektonisch harmonische Gesamtbild zu stärken, wurden die Dachgauben einheitlich verschiefert, die Grate und Firste mit Schieferleisten eingedeckt. Sowohl die Dachdeckung des Gemeinschaftshauses, als auch der Häuser am Marktplatz, erfolgte einheitlich mit Braunschweiger Krempziegeln.

Von den Berufszeichen an den Geschäften, von dem male-  
rischen Schmuck an den Haustüren, den Ornamenten an den Giebeln und auch von den Hauszeichen ist heute nichts mehr zu sehen. Die Decke am Durchgang zum Karrenkamp ist mit brauner Farbe übermalt. Umbauten, Erweiterungen und sonstige Veränderungen haben dazu beigetragen, dass der ursprüngliche Bautyp der Häuser kaum noch zu erken-

nen ist. Büsche, Bäume und Blumen schmücken jetzt mit gepflegten Gärten die Südstadt. Die Siedlung Mascheroder Holz – heute Südstadt – hat ein anderes Gesicht bekommen.

#### Bildnachweis

Abb. 1, 6 und 7: Bauen, Siedeln, Wohnen, 1939, Heft 9.

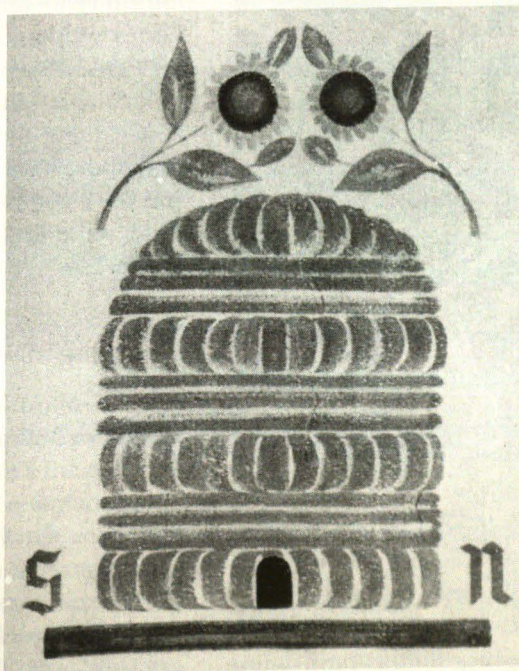
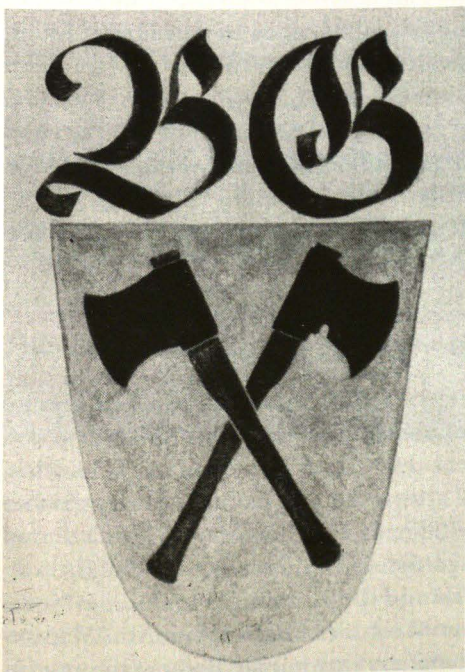
Abb. 2: Bauen, Siedeln, Wohnen, 1937, Heft 2.

Abb. 3, 4 und 5: Archiv Wilhelm Lehmann.



Abb. 6 (oben): Geschäfte am Marktplatz, links beginnend mit „Kolonialwaren“, mit einer Waage unter dem Schriftzug

Abb. 7 (mitte): Bäckerei – Konditorei am Marktplatz



#### Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 1: Handzettel „Schönheit der Stadt – Auch Dich geht es an!“

Abb. 2 und 3: Bemalte Haustüren, Malermeister Alwin Graßhoff

Abb. 4 und 5: Hauszeichen, Entwurf von Prof. Mariel, Braunschweig



# Bollmann-Bildkarten

## weltweit bekannt – aus Braunschweig

Text von Rolf Ahlers

Die Angestellten sind fleißig bei der Arbeit, ebenso der Chef, dann und wann begutachtet er Zeichnungen ... Es gibt mehrere Computer, mit großen Bildschirmen – die Erwartung, dass darauf mit Computerprogrammen die Zeichnungen erstellt werden ... Es ist ein Zeichenatelier, eine Künstlerwerkstatt; die geübte Hand führt den Stift, ein Detail wird zum anderen gefügt, bis der Plan vollendet ist. Es ist kein Konstruktionsbüro, in dem technische Zeichnungen erstellt werden. Seit Jahrzehnten hat sich in der „handwerklichen“ Tätigkeit für die Erstellung der Bildkarten lediglich wenig geändert. Das Ergebnis ist ein Eigentümliches: Die Bollmann-Bildkarten sind eine Mischung aus Kunst und Kartografie.

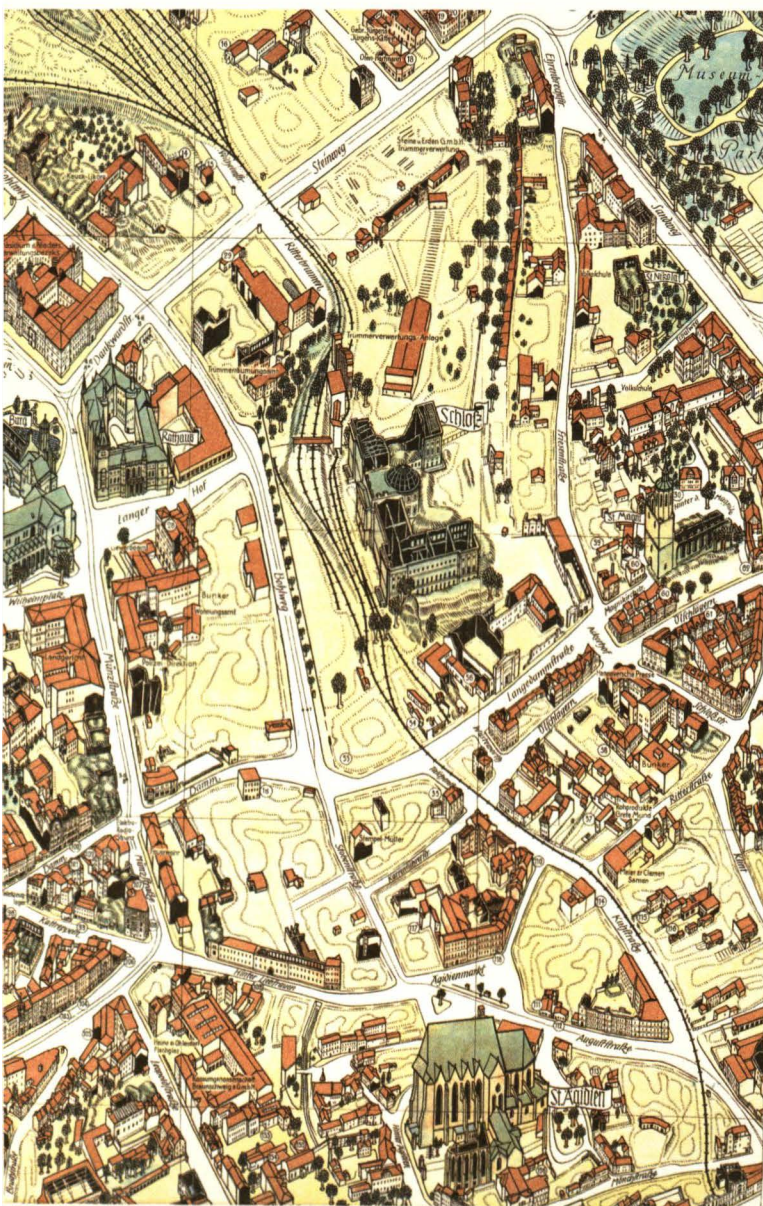


Abb. 1: Das Braunschweiger Schloss mit Umgebung, 1948.



Abb. 2: Löwe, vom Rand einer Braunschweiger Bollmann-Bildkarte.

### Wie fing es an?

Hermann Bollmann (1911-1971) hatte nach der Schulzeit eine Ausbildung zum Grafiker durchlaufen und war anschließend als Gebrauchsgrafiker tätig. Von der Wehrmacht zum Kriegseinsatz im Osten eingezogen, hatte er dort Lagepläne und Landkarten zu bearbeiten. Hinzu kamen Zeichnungen mit Ansichten in „Militär-Perspektive“, einer speziellen Art der Schrägprojektion, die er später bei seinen Bildkarten als „Hubschrauber-Perspektive“ vervollkommen hat. Als Hermann Bollmann 1947 aus der Kriegsgefangenschaft zurückgekehrt war, schockierte ihn das zerstörte Braunschweig. Die ihm seit der Kinderzeit vertrauten Straßenzüge waren nun von Trümmerstätten und Ruinen geprägt. Es war nur noch wenig von dem früheren Stadtbild erhalten geblieben. Beispielsweise hatte Till Eulenspiegel auf dem Brunnen am Bäckerkint den Feuersturm überlebt, er schaute nunmehr jedoch auf eine Trümmerlandschaft.

Auch wenn das Papier damals knapp war, Hermann Bollmann griff zum Zeichenbrett, mit geübter Hand führte er den Stift. Gebäude und Ruinen, Straße um Straße, fügte er aneinander, um ein Zeitdokument zu schaffen, um das, was er sah, der Nachwelt bildlich zu erhalten. Sein damals entwickelter Zeichenstil ist längst weltweit urheberrechtlich geschützt. Die Bollmann-Bildkarte ist begrifflich auch als „Bollmann-Plan“ weithin bekannt.

Was er aus sich selber heraus, als Hobby, begonnen hatte, entwickelte sich zum Geschäft. Während seiner Zeichentätigkeit zur ersten Bildkarte, dem Trümmerplan, sprach ihn ein Firmeninhaber an und bat, doch den Namen seiner Eisenwarenhandlung neben das Haus zu schreiben: „Damit die Leute wissen, dass ich wieder geöffnet habe.“ Hermann Bollmann zögerte zunächst, doch nach dem Motto „Werbung kostet“ fügte er den Namen ein. Das sprach sich herum und so finanzierte sich der Trümmerplan aus Werbeeinnahmen von über 200 Betrieben. Seine Firmengründung erfolgte 1948, seine Frau Hedwig kümmerte sich um den geschäftlichen Teil.

### Wie ging es weiter?

Als „Ein-Mann-Betrieb“ für den technischen Teil konnte Hermann Bollmann nicht länger, wie bei 22 Plänen getan, lediglich mit Zeichenbrett und Stift wochenlang die Ansichten aufnehmen. So entwickelte er 1958 ein fotografisches Verfahren. Ein VW-Käfer als Taxiversion wurde gekauft und bedarfsgerecht umgerüstet. An die Stelle des Beifahrersitzes kam ein Stativ, darauf die Kamera. Und nun die Neuerung, ein Maschinenbaustudent half dabei: Am Wegstreckenzähler des Taxameters wurde eine Fernbetätigung für



den Auslöser der Kamera angebaut. So war es möglich, bei langsamer Fahrt in gleichem Abstand – z. B. alle 10 Meter – ein Foto aufzunehmen. Die aufgenommenen Fotos des Straßenzuges dienten dann daheim als Vorlage für die Zeichentätigkeit. Diese Technik hat sich bewährt und wird auch heute noch angewandt. Ebenfalls seit 1958 wird das firmeneigene Flugzeug – eine Cessna 170 B – eingesetzt, die damit in ähnlicher Technik „erflogenen“ Fotos ergänzen die mit dem Auto „erfahrenen“ Fotos.

Während die von der Straße aus aufgenommenen Fotos rechtlich unproblematisch waren, gab es für die Luftaufnahmen rechtliche Auflagen. Bis zur Wiedervereinigung Deutschlands 1990 – vorher herrschte der Kalte Krieg – durften Luftaufnahmen grundsätzlich erst nach Prüfung und Freigabe durch die zuständige staatliche Behörde veröffentlicht werden. Es war eine Auflage der Alliierten, dahinter stand die Befürchtung, dass die Luftaufnahmen zu Spionagezwecken vom Ostblock missbraucht werden könnten. Für die Firma Bollmann wurde jedoch eine Sonderregelung getroffen, da die Luftaufnahmen als Arbeitsunterlage – nicht zur Veröffentlichung – dienten, mussten sie nicht öffentlich verwahrt werden. Die damit befassten Personen hatten jedoch in jedem Jahr ein aktuelles polizeiliches Führungszeugnis vorzulegen. Im Übrigen wäre es ein ungeheurer Zeit- und Kostenaufwand gewesen, jede Luftaufnahme – es handelte sich um zigtausende pro Jahr – einzeln zu genehmigen. Mit den Fotos – vom Auto und vom Flugzeug aus aufgenommen, beispielsweise in New York über 70.000 – geht die Dokumentation sehr viel schneller und die eigentliche Arbeit wird dann im Zeichenatelier erledigt. Vorher hat Hermann Bollmann wochen- oder monatelang in der fremden Stadt gelebt, um die einzelnen Straßenzüge vor Ort auf Papier zu zeichnen. Heute gehen Mitarbeiter zwar auch noch die Straßen entlang, jedoch werden lediglich Änderungen und Ergänzungen in die Pläne eingetragen.

Es heirateten Tochter Jutta und Friedrich Bollmann (zufällig hatte er den gleichen Familiennamen), sie führten den Verlag weiter. Infolge der vermehrten Geschäftstätigkeit waren jetzt bereits mehrere Personen eingestellt, die auf die besondere Art der Zeichnungserstellung angelernt und geschult wurden. Denn jedes Haus, jedes Dach, jedes Fenster, jeder Baum, wie alles und jedes wird individuell gestaltet und jedes Detail einzeln von Hand gezeichnet. Inzwischen ist die dritte Generation – Sven und Jan Bollmann – verantwortlich im Familienbetrieb tätig. Sie haben schon im Kindesalter ihre Ferien in den Verlagsräumen mit Zeichnen ausgefüllt und so sind sie in ihre Berufstätigkeit sprichwörtlich hineingewachsen.

## Die von Hermann Bollmann entwickelte Darstellungsweise

Als Grundlage dient eine Grundrisszeichnung im Maßstab 1:1000, bei amtlichen Stellen erhältlich. Nun wird die Blickrichtung festgelegt, um möglichst viele Schauffassaden markanter Gebäude darstellen zu können. Dadurch ergibt sich eine Abweichung von der weithin üblichen Kartenrichtung „Norden ist oben“. Manche engen Straßenzüge müssen zeichnerisch verbreitert werden, um die Darstellung der angrenzenden Gebäudefassaden zu ermöglichen. Nun wird die



Abb. 3 (oben): Titelseite des Bildstadtplans Nr. 1, Braunschweig (Trümmerplan), 1948.

Abb. 4 (mitte): Titelseite des Bildstadtplans Nr. 10, Braunschweig, 1954.

Abb. 5 (rechts): Titelseite des Bildstadtplans Nr. 41, Braunschweig, 1963.

„Überhöhung“ festgelegt, es gilt, die Höhe der Gebäude usw. größer zu zeichnen, als es dem Maßstab entspricht. Es wird mit 1,5- bis 1,7-facher Überhöhung gezeichnet. Gegenüber der Dach- und Grundrissfläche wird die Fassade somit höher dargestellt – die Fassade wird zum dominierenden Gebäudebestandteil.

Die Arbeit besteht nun darin, dass auf die Grundrisszeichnung in der festgelegten Überhöhung gezeichnet wird, dabei dienen die „erfahrenen“ Fotos (viel Fassade ist zu sehen) und die „erflogenen“ Fotos (viel Dachfläche ist zu sehen) als Arbeitshilfsmittel. Es ist „von oben“ so zu zeichnen, wie es „von unten“ aussieht. Fenster, Erker, Bäume usw. werden entsprechend dargestellt, frei Hand gezeichnet. Beim Detailreichtum ist mitunter zu generalisieren, um die später erforderliche Verkleinerung für die Druckvorlage zu berücksichtigen. (Zu nah beieinander liegende Linien könnten sich zu einer vereinigen.) Insgesamt ist die von Hermann Bollmann entwickelte Darstellungsweise einzigartig, in Medienberichten und in der Literatur ist er bereits mehrfach als „Merian des 20. Jahrhunderts“ bezeichnet worden.

Das Betrachten einer Bollmann-Bildkarte erfolgt „wie aus der Vogelperspektive“, überraschend ist der hohe Detailreichtum und beeindruckend die hervorragende Anschaulichkeit. (Abb. 1, 6 und 7)

## Die heutige Arbeitsweise

Die Darstellungsweise ist seit der Anfangszeit erhalten geblieben. In der Arbeitsweise gab es einzelne Änderungen, so insbesondere mit der schnellen Dokumentation vor Ort durch die Fotoaufnahmen. Die Zeit mit den filmbestückten Kameras ist nahezu beendet, inzwischen sind mehrere Digitalkameras im Einsatz. Es gab dadurch eine Änderung in der Arbeitsstruktur, Filme und das Entwickeln (mit Zeitaufwand) sind entfallen, das Archivieren hat sich geändert.





Abb. 6: Das Braunschweiger Schloss mit Umgebung, 2000.

Gezeichnet wird auf einem Leuchttisch (Glastisch mit unterseitiger Beleuchtung), die eigentliche Zeichenfolie ist mit der Grundrisszeichnung im Maßstab 1:1000 unterlegt. Die Straßenzüge werden angelegt und anhand der Fotos – früher auf Bildbetrachtern angezeigt, jetzt auf Computer-Bildschirmen – nimmt die Zeichnung nach und nach Gestalt an. Es ist immer wieder überraschend, mit welcher Fertigkeit die geübte Hand zunächst die Gebäude, dann Fenster nach Fenster oder Baum nach Baum zeichnet, jedes Objekt individuell. Die fertige Bildkarte wirkt daher interessierend, allein bereits durch die abwechslungsreiche gestalterische Vielfalt. Auf die zeichnerische Darstellung mit schwarzen Linien folgt die farbliche Anlage durch handgefertigte, teilweise aquarellierte Farbauszüge. Die gesamte Herstellung, von der Idee über die Gestaltung bis hin zur gedruckten Bildkarte, erfolgt im eigenen Haus. Der Verkauf geschieht in Buchhandlungen und auch direkt an Firmen. Im Magazin sind auch viele frühere Ausgaben noch vorrätig – eine Fundgrube für historisch Interessierte. Die Kundschaft kauft für eigene Zwecke oder auch als Geschenk für andere. (Abb. 2)

## Arbeitsergebnisse

Es begann 1948 mit dem „Trümmerplan“ von Braunschweig (als Nachdruck lieferbar), dazu kamen bis 1958 weitere 21 von Hermann Bollmann „vor Ort“ handgezeichnete Bildkarten. Inzwischen ist der bearbeitete Bestand auf 70 Bildkarten gestiegen, 56 von deutschen Städten, 14 von ausländischen Städten. Wobei ausgehend von der Erstfassung einer Bildkarte nach einigen Jahren eine Überarbeitung zu erfolgen hat, damit die Aktualität gewahrt bleibt.

Noch nicht gezeichnet ist ein Plan für Berlin, obwohl von Wunsch und Bedeutung her „vorn“ stehend. Zu Zeiten der deutschen Teilung war dieses Projekt beabsichtigt, dafür waren jedoch Überflugrechte für West- und für Ost-Berlin erforderlich. Der Antrag für West-Berlin wurde schon nicht genehmigt, für Ost-Berlin dann nicht mehr gestellt. Die Bildkarte von damals wäre sicherlich auch heute noch gefragt. Seit der Wiedervereinigung wäre die Erstellung der Bildkarte zwar möglich, es wird aber auch gegenwärtig immer noch so viel gebaut, dass man mit der Aktualisierung nicht Schritt halten könnte.



Abb. 7: Das Braunschweiger Schloss mit Umgebung, 2011.



**Es gab im Laufe der Jahre aber auch besondere Aufträge, lediglich zwei werden hier genannt.**

Für den „Bildatlas des Landkreises Peine, zum hundertjährigen Bestehen der Kreissparkasse Peine 1866-1966. Text: Werner Raddatz. – Braunschweig, 1966.“ zeichnete Hermann Bollmann mit seinen Mitarbeitern alle Orte des Landkreises. Es war eine sehr schöne, in sich geschlossene Aufgabe, aber auch eine sehr umfangreiche.

Die Swissair-Fluggesellschaft erteilte den Auftrag für den Bildplan „Stadt Europa“ mit einer fiktiven Stadtansicht, in der alle 40 von der Fluggesellschaft angeflogenen Städte mit markanten Stadtdetails darzustellen waren. Eine Aufgabe, für die besondere Kreativität gefragt war.

So ist an einer Stelle die Hamburger St. Michaeliskirche (Michel) mit den St. Pauli-Landungsbrücken zu sehen, nicht weit davon entfernt die Kirche Sagrada Familia mit Kolumbussäule in Barcelona, dann der Kölner Dom und das Rat-

haus von Oslo. An einer anderen Stelle ist das Parlament und die Tower-Bridge in London dargestellt, auf der gegenüberliegenden Flussseite der Eiffelturm und die Kirche Notre Dame in Paris.

**Literatur:**

Bollmann, Hermann: Ausstellung, 22. Mai – 26. Juni 1966 [Ausstellungskatalog]. – Braunschweig, 1966. / Pressemappe vom Bollmann-Bildkarten-Verlag Hermann Bollmann GmbH & Co. KG. / [www.bollmann-bildkarten.de](http://www.bollmann-bildkarten.de) / Bollmann-Bildkarten-Verlag in [de.wikipedia.org](http://de.wikipedia.org) / Seit 1948: Street View made in Braunschweig – von Florian Rinke; Welt am Sonntag, 22.08.2010.

**Abbildungsnachweis:**

Bollmann-Bildkarten-Verlag Hermann Bollmann GmbH & Co. KG.



# ZeitRäume Bodenstedt

## in der Gemeinde Vechelde

*Text und Fotos von der Gemeinde Vechelde.*

**Die seit dem 03.07.2011 für Besucher geöffneten ZeitRäume Bodenstedt in der Gemeinde Vechelde befinden sich in dem 1878 errichteten Haupthaus des 3-Seit-Hofs, in dem bis 1934 auch eine Gaststätte mit Tanzsaal und Kegelbahn betrieben wurde.**

Die Räumlichkeiten verfügen über eine komplett erhaltene Originaleinrichtung aus verschiedenen Stilepochen.

Hierzu zählen neben Möbeln auch Malereien an Decken, Wänden und Böden, aufwendige Holzdecken, Kachelöfen und Fliesen.

Die Räume gewähren damit Einblicke in die damalige Lebensart der jeweiligen Bewohner. Darüber hinaus geben restauratorische Freilegungen Eindrücke von der ursprünglichen Gestaltung der Räume.

Dazu passend werden die kulturhistorischen und politischen Entwicklungen von der Kaiserzeit bis in die 1960er Jahre über Informationsstelen vermittelt. Die Stelen sind mit Text-

und Fototafeln sowie teilweise multimedial mit Höreinheiten und Bildschirmen bestückt. Ergänzend zu den Informationsstelen sind in einigen Räumen Filmprojektionen und Raumtonlautsprecher installiert.

Bundesweite Beachtung gilt der Nachnutzung des Tanzsaales. Dort waren während des 2. Weltkrieges Zwangsarbeiter einquartiert, die in Bodenstedt in der Landwirtschaft eingesetzt wurden.

Die gleichen Unterkünfte dienten in den Nachkriegsjahren der Erstunterbringung von Flüchtlingen und Heimatvertriebenen aus Schlesien und Ostpreußen. Die Unterkünfte sind im Original zu besichtigen.

Die ZeitRäume bieten auch Schulklassen einen Lernort für wirklichkeitsnahen Unterricht.

Besuchergruppen finden in dem im ehemaligen Pferdestall eingerichteten Seminarraum die Möglichkeit, die Eindrücke zu vertiefen.





Die ZeitRäume Bodenstedt in der Hauptstraße 10 in 38159 Vechelde-Bodenstedt sind sonnabends von 14.00 bis 17.00 Uhr und sonntags von 11.00 bis 17.00 Uhr geöffnet. Darüber hinaus ist montags bis freitags ein Besuch für Gruppen nach vorheriger Absprache möglich (Tel.: 05302/802-0). Der Rundgang durch die Ausstellung dauert etwa 60 Minuten. Der letzte Einlass erfolgt jeweils 30 Minuten vor Schließung.

**Der Eintritt ist frei.**

**Kontakt und weitere Informationen unter:** Gemeinde Vechelde, Hildesheimer Straße 85, 38159 Vechelde, Telefon 05302/802-0, Fax.: 05302/802-256, E-Mail: [info@vechelde.de](mailto:info@vechelde.de), Web: [www.vechelde.de](http://www.vechelde.de)



*Abb. 1 (Seite 14): Das Museum ZeitRäume, Vechelde-Bodenstedt, Hauptstraße 10.*

*Abb. 2 (oben): Die Eingangsdielen mit Bleiverglasung, historischer Wandmalerei und Bodenfliesen.*

*Abb. 3 (mitte): Der ehemalige Gaststättenraum.*

*Abb. 4 (links oben): Wohnzimmer mit mondäner Einrichtung aus den 1930er Jahren.*

*Abb. 5 (links mitte): Der Salon mit Kachelofen und Bodenmalerei aus Bierfarbe sowie Klavier des Braunschweiger Unternehmens Zeitter & Winkelmann.*

*Abb. 6 (links unten): Die vom Tanzsaal provisorisch abgetrennte Kochgelegenheit der Flüchtlinge und Vertriebenen.*



# Die Flieger-Technische Vorschule Braunschweig-Querum – Technische Vorschule der Luftwaffe – von 1938 – 1944

Text von Rolf Siebert

Seit dem 1. April 1938<sup>1</sup> existierte in Braunschweig-Querum am Waggumer Weg 26 bis zu ihrer Zerstörung durch Bomben am 21. Februar 1944<sup>2</sup> eine so genannte Flieger-Technische Vorschule (Fl.T.V.). (Abb. 1 und 2) Solche Schulen gab es seit 1937<sup>3</sup> etwa 35 im ganzen Deutschen Reich mit ca. 6000 Schülern.<sup>4</sup> Die Namen der Schulen wechselten: Bis Ende Mai 1938 hießen sie Facharbeiterheim, dann Lehrlingsheim und bis Herbst 1938 Militär-Lehrlingsheim, schließlich Flieger-Technische Vorschule und ab 1942 Technische Vorschule der Luftwaffe. Im Oktober 1944 wurden die Heime von der Flieger-HJ (Hitler-Jugend) übernommen und hießen nun Ausbildungsheime der Flieger-HJ<sup>5</sup>. Die Querumer Schule bildete in der NIEMO Jugendliche zu Flugmotorenbauer aus. Die NIEMO wurde im Zuge der Aufrüstung des Dritten Reiches 1935 als selbstständige Tochter der Firma Büssing gegründet („Büssing NAG Niedersächsischen Motorenwerke GmbH Braunschweig-Querum“) und baute seit 1936 in Lizenz von BMW Flugmotoren<sup>6</sup>.

Die Erinnerung – vielleicht auch die Wahrnehmung – an die Querumer Schule in der Bevölkerung war gering. Bereits in den 1990er Jahren erhielt ich Kontakt zu dem ehemaligen Militärschüler (wie sie sich nannten) Walter Postler, Braunschweig-Querum, und im Jahre 2011 zu den ehemaligen Militärschülern Hans Göritz, Königswartha, und Siegfried Teubel, Schneidenbach (beides in Sachsen). Von allen erhielt ich viele Auskünfte und diverses Material über die Schulen im Allgemeinen, über Literatur und die Querumer Schule im Besonderen. Sie besuchten die Querumer Schule von 1938 bis 1942 bzw. 1943 und lernten dort und in der NIEMO den Beruf eines Flugmotorenbauers.

Die Schulen waren Gemeinschaftsunterkünfte („Heime“) und eine militärische Einrichtung des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) und der Luftwaffe und unterstanden dem „Bevollmächtigten des RLM für das Luftfahrtindustriepersonal und Kommandeur der Flieger-Technischen Vorschulen“ Generalleutnant Otto Mooyer.<sup>7</sup> Die Schüler nannte man daher Militärschüler. Heinemann bezeichnete die Schulen als „autoritäre Elite-Zuchtanstalten für fliegertechnische Soldaten“<sup>8</sup>. Ob das so streng gesehen werden muss, sei dahingestellt. Es wird darüber noch zu berichten sein. Streng war die Ausbildung sicherlich. Die Leitung der Heime unterstand einem Hauptführer („Heimleiter“), dem mehrere Zugführer zur Seite standen. Der Hauptführer stand im Range eines Gefolgschaftsführers bzw. Unterbannführers der HJ, die Zugführer im Range von Scharführern oder Gefolgschaftsführern, obwohl sie nicht unbedingt HJ-Führer waren. Sie waren zuständig für die Erziehung der Militärschüler und wurden daher auch „Erzieher“ genannt. Es waren sorgfältig ausgesuchte und überzeugte Nationalsozialisten und Mitglieder der NSDAP oder einer ihrer Gliederungen, hatten eine militärische Grundausbildung und in der Regel auch eine pädagogische und sportliche Ausbildung. Sie waren Offiziere (nicht überall), Unteroffiziere oder Gefreite der Luftwaffe<sup>9</sup>. Die Erzieher und die Militärschüler bildeten eine Gefolgschaft der örtlichen Flieger-HJ.

Die Aufrüstung und Kriegsvorbereitung des Dritten Reiches zielten auf eine schlagkräftige Luftwaffe mit entsprechendem Bodenpersonal. Es fehlte aber an den erforderlichen Fachkräften, was durch bestausgebildete und lang dienende Unteroffiziere gewährleistet werden sollte.<sup>10</sup> Die Luftwaffe beschloss daher die Heranbildung des Nachwuchses selbst in die Hand zu nehmen, indem sie die Flieger-Technischen Vorschulen schuf, in denen 14-18-jährige Jugendliche eine vierjährige Ausbildung zum Facharbeiter als Metallflugzeugbauer, Flugmotorenbauer, Elektromechaniker, Mechaniker (Waffen- und Gerätebauer) und gleichzeitig zum guten Soldaten und auch Nationalsozialisten erhalten sollten. Die Schüler galten als „die Jüngsten der Luftwaffe“, wie der Titel eines Buches<sup>11</sup> lautete. Die Schulen arbeiteten mit größeren Betrieben der Luftfahrtindustrie und deren Lehrwerkstätt-



Abb. 1 (oben): Die Fl.T.V. am Waggumer Weg 26 in Braunschweig-Querum.  
Abb. 2 (unten): Der Antreplatz an der Rückseite der Fl.T.V.



ten und Werkberufsschulen zusammen und lagen daher in deren Nähe. Der Querumer Schule waren die Niedersächsischen Motorenwerke (NIEMO) bei Kralenriede zugeordnet. Die Ausbildung dauerte insgesamt 4 Jahre, davon waren 3½ Jahre Lehre, die mit der Facharbeiterprüfung (Gesellenprüfung) abschloss. Dann folgte ½ Jahr Ausbildung in einem besonderen Übungsfeld, das vor allem in der Prüfung und Untersuchung von Flugzeugen, Motoren, Bordgeräten und Aggregaten in ihren wechselseitigen Funktionen und in Bezug auf Störquellen bestand.

Ausbildung, Unterkunft, Verpflegung und Bekleidung waren kostenlos. Die Militärschüler mussten sich aber schon bei der Einstellung verpflichten, nach ihrer Ausbildung 4 ½ Jahre bei der Luftwaffe zu dienen, mit der Maßgabe, dass bei Eignung zum Unteroffizier die Verpflichtung in eine 12-jährige umgewandelt wird. Ein Aufstieg in die Offizierslaufbahn, eine Ingenieurausbildung oder eine gehobene Beamtenlaufbahn waren nicht ausgeschlossen. Auch gleichwertige Tätigkeiten in der Industrie boten sich an. Die Ausbildung umfasste aber auch – anders als bei den „normalen“ Werkslehrlingen – eine „umfassende Erziehung, die weltanschauliche Schulung, körperliche Ertüchtigung und vormilitärische Ausbildung“. In dem Merkblatt für die Einstellung der Militärschüler heißt es: „Die Fl. Techn. Vorschulen haben die Aufgabe, eine Auslese deutscher Jungen durch eine gründliche technische Ausbildung und eine eingehende soldatische Erziehung zu erstklassigen fliegertechnischen Soldaten und insbesondere zu langdienenden fliegertechnischen Unteroffizieren heranzubilden.“ Die Richtlinien vom 1. Juni 1940 lauten dazu: „Höchste Leistung kann der fliegertechnische Soldat im Kriege wie im Frieden nur dann vollbringen, wenn er die notwendige innere Einstellung und Haltung zu seiner Aufgabe hat. Daher wird den Militärschülern in den Fl. Techn. Vorschulen eine umfassende Erziehung zuteil, bei der die charakterliche Formung und weltanschauliche Schulung im Vordergrund steht. Die Erziehung schließt selbstverständlich auch eine ausgedehnte körperliche Ertüchtigung ein, .... Daneben werden sie vormilitärisch ausgebildet und zu vorbildlicher Disziplin und Straffheit erzogen. Ferner spielt der Segelflugsport eine Rolle, weil er den Mut und die Entschlossenheit der Militärschüler stärkt und sie die Notwendigkeit der Sorgfalt und des Verantwortungsbewusstseins bei der Werkstattarbeit am eigenen Leibe empfinden läßt.“

Selbstverständlich sollten die Militärschüler in fachtechnischer, charakterlicher, körperlicher und geistiger Hinsicht geeignet sein, sie mussten „arischer Abstammung“, unbescholten und möglichst 14, höchstens 16 Jahre alt sein. Mittelschüler und Oberschüler (heute: Realschüler und Gymnasiasten) sollten nur unter bestimmten Bedingungen zugelassen werden. Die Eignungsuntersuchungen nahmen die Berufsberatungsstellen der Arbeitsämter vor, die schon in den Schulen die Abgangsjahrgänge auf die Ausbildung hinweisen sollten (was aber nicht überall geschah) und dann zusammen mit dem Klassenlehrer eine sorgfältige Vorauslese vornahmen. Dazu kam eine militärärztliche und zahnärztliche Untersuchung und eine psychologische Eignungsuntersuchung. Die endgültige Auslese erfolgte durch eine Auswahlkommission unter Führung eines Luftwaffenoffiziers.

Das Buch von Dr.-Ing. Erwin Krause „Die Jüngsten der Luftwaffe. Ein Buch von den Flieger-Technischen Vorschulen“ war die Grundlage für alle Verordnungen, Richtlinien und Merkblätter zur Ausbildung. Da diese schon beschrieben oder zitiert wurden, sollen hier nur noch einige Ergänzungen aus dem Buch nachgetragen werden. Die Berufsausbildung (Krause nannte es „Berufserziehung völlig im Sinne des Nationalsozialismus“) sollte den Militärschüler vor allem zu einem exzellenten Fachmann des Flugzeug- und Motorenbaues usw. machen. Die Ausbildung zielte aber auch auf einen guten Soldaten und Nationalsozialisten hin.

Großer Wert sollte neben der technischen Ausbildung daher auch auf die sonstige Erziehung der Militärschüler gelegt werden, insbesondere die ideologische Erziehung im Sinne des Nationalsozialismus, denn „die nationalsozialistische Weltanschauung bedingt eine totale Erfassung des jungen Menschen. So tritt neben die fachliche Ausbildung die erzieherische Formung und Charakterbildung“. Und weiter: „Die Berufserziehung der Militärschüler stellt ein ... so wichtiges Gebiet dar, ... daß praktische und schulische Ausbildung nicht nur auf die Vermittlung von Fertigkeiten und Kenntnissen beschränkt sind, sondern gleichzeitig auch eine erzieherische Aufgabe einschließen. ... Die fachlichen Qualitäten allein sind noch keine Gewähr dafür, dass die Mili-



Abb. 3 (oben): Antreten zum Flaggenreiß.

Abb. 4 (unten): In der Berufsschule der NIEMO.



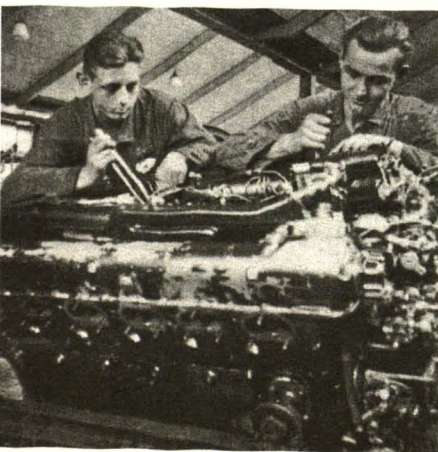
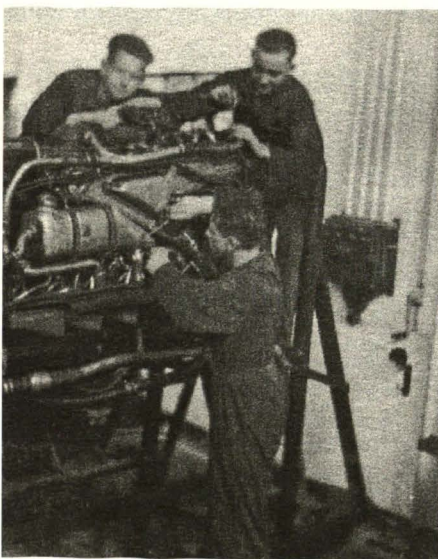
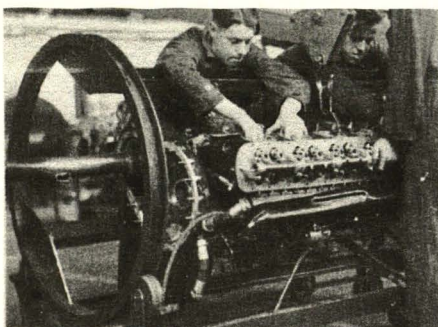


Abb. 5 (oben): Segelflugausbildung.

Abb. 6 (oben, mitte, unten): Arbeit am Motor.

tärschüler sich als künftige fliegertechnische Soldaten bewähren. Vielmehr entspricht nur der dem Ideal des fliegertechnischen Soldaten, der Wissen und Können mit Tapferkeit und Haltung verbindet. Daher wird den Militärschülern in den Flieger-Technischen Vorschulen eine umfassende soldatische Erziehung zuteil, wobei soldatische Erziehung nicht mit äußerem Drill gleichzusetzen ist, sondern Ausrichtung der charakterlichen Werte im Sinne der nationalsozialistischen Weltanschauung, Erziehung des inneren und äußeren Menschen zu Geradheit und Aufgeschlossenheit, zu Straffheit und Disziplin, zu Entschlossenheit und Einsatzbereitschaft bedeutet. Diese Erziehung ist um so wichtiger, als die Militärschüler später zu Unterführern der Fliegertruppe und damit wiederum zu Lehrern und Erziehern der jungen Mannschaft werden sollen. ... Die Flieger-Technischen Vorschulen haben sich das Wort des Führers zum Ziel gesetzt: „Wir wollen ein hartes Geschlecht heranziehen, das stark ist, zuverlässig, treu, gehorsam und anständig, so daß wir uns unseres Volkes in der Geschichte nicht zu schämen brauchen.“ Die weltanschauliche Schulung der Militärschüler sollte ganz im Sinne des Nationalsozialismus u. a. die deutsche Geschichte, die Geschichte der nationalsozialistischen „Bewegung“, das Parteiprogramm der NSDAP, deutsches Soldatentum, Vererbungslehre, Rassenkunde, Bevölkerungspolitik, Heimat- und Volkskunde, Auslandskunde, Kulturkunde usw. umfassen.<sup>12</sup> Wie weit die ideologische Erziehung auf die Jungen Eindruck machte, sei dahin gestellt, ganz ohne Wirkung war sie nicht. (Abb. 3)

Großer Wert wurde auf vielseitigen Sport zur körperlichen Entwicklung gelegt: Leichtathletik, Schwimmen, Boxen, Turnen, Kleinkaliberschießen, Fußball, Handball, ferner auch Gelände- und Ordnungsdienst, Segelflugzeug-Modellbau und Segelfliegen. Aber auch Fahrten, Besichtigungen von Betrieben, Besuch von Museen, Theatern und Kinos sollten nicht zu kurz kommen.

Den Dienstablauf schilderten mir die Militärschüler<sup>13</sup> Hans Göritz und Siegfried Teuber wie folgt: Um 6.00 Uhr wurde geweckt. Nach Frühsport, Kör-

perpflege, Frühstück und Stuben- und Revierreinigen marschierte man um 7.30 Uhr zur NIEMO, wo bis 16.45 die Lehrausbildung stattfand (im 1. und 2. Lehrjahr nur bis 15.00 Uhr). Nach der Rückkehr von der NIEMO standen bis zum Abendessen Kaffeetrinken und Schulung auf dem Programm. Ab 18.30 Uhr hatten die Militärschüler endlich Freizeit, die aber durch Postausgabe, Körperpflege und Stuben- und Revierreinigung immer noch geregelt war. Um 21.50 Uhr machte der diensthabende Zugführer seinen Kontrollgang, und um 22.00 Uhr war Zapfenstreich, Stubendurchgang und Nachtruhe.

Hinzu kamen: zweimal in der Woche von 9.20 Uhr-12.00 Uhr und 12.30 Uhr-15.00 Uhr Berufsschule (Abb. 4), dann in der Regel einmal in der Woche Sport (im Sommer Leichtathletik und Ballspiele, im Winter Geräteturnen), Schulung (nur Technik), Hausarbeiten für die Berufsschule, vormilitärische Ausbildung in der Regel ohne Waffen, aber auch mit KK- und Luftgewehr, weltanschauliche Schulung (Geschichte, Geografie usw.), eine Putz- und Flickstunde und Kleiderappell.

Ausgang gab es mittwochs bis 22.00 Uhr und sonnabends und sonntags von 13.00 Uhr-22.00 Uhr. Alle „Ausgänger“ wurden vorher vom Zugführer kontrolliert (Uniform, Haarschnitt usw., militärische Härte oder Schikanen wurden dabei selten angewandt). Überschreiten der Ausgangszeit ab 1 Minute wurde mit 4 Wochen Ausgangssperre bestraft. Ferner gab es Theaterbesuche und Besuche anderer kultureller Veranstaltungen und Besuche der Städte Hannover, Berlin, Hamburg und heimatlich historischer Objekte. Ab dem 2. Lehrjahr erfolgte jedes Jahr eine zweiwöchige Segelfliegerausbildung mit A-, B- und C-Prüfung. (Abb. 5) Heimaturlaub gab es 2 Wochen in der Weihnachtszeit und 2 Wochen im Sommer. Die Militärschüler erhielten täglich: im 1. Lehrjahr 10 Pfennig, im 2. Lehrjahr 20 Pfennig, im 3. und 4. Lehrjahr 30 Pfennig.

Die Ausbildung war streng, zum Teil mit militärischem Drill. Dennoch bewarben sich Jugendliche aus ganz Deutschland und waren stolz, wenn sie zu den „Auserwählten“ gehörten. Die





Abb. 7: Festlich geschmückter Speisesaal Weihnachten 1941.

Ausbildung, die geboten wurde, war exzellent. Auch nach dem Krieg waren die Absolventen<sup>14</sup> sehr gefragt. In Berufswettbewerben belegten die Militärschüler<sup>15</sup> stets beste Plätze. Die 14-18-jährigen Jugendlichen waren in der Regel begeistert und hoch motiviert, wobei natürlich nicht vergessen werden darf, dass es die Nationalsozialisten sehr gut verstanden, die Begeisterung und das idealistische Denken und Handeln von Jugendlichen zu wecken und auszunutzen. Letztlich waren sie Verführte, denen sehr oft auch im Kriegseinsatz das Teuflische des Nationalsozialismus nicht immer bewusst werden konnte. Die Jugendlichen interessierte in erster Linie die Technik, die Ausbildung in den Flugzeugwerken. Die Technik, der Sport, das Schießen und Segelfliegen, nicht zuletzt die Kameradschaft, machten einfach Spaß und motivierten die Jungen. Der ideologische Unterricht interessierte sie in der Regel kaum, sodass sogar der Eindruck<sup>16</sup> entstehen konnte, es habe gar kein „politisches Bla-Bla“ gegeben.

Die Arbeit an den Motoren und die Praxis war es, was die Jungen interessierte und ihnen Spaß machte. (Abb. 6) Der Militärschüler Heinrich (Heini) Schneider, der seit dem 1. April 1938 in Braunschweig-Querum stationiert war und ein Tagebuch geschrieben hatte, das er nach dem Krieg in einem Interview<sup>17</sup> näher erläuterte, erzählt: „Das Schönste und sozusagen die Krönung ist der Motorprüfstand! Da kann man ihn streicheln und lieblosen, ihn einjustieren, wie er zu laufen hat, ihn vor sich hin blubbern oder ihn laut aufbrüllen lassen. Jeder Motor bekommt seinen Laufpass, in den alle seine Daten eingetragen werden, meist sind es so zwischen 1220 bis 1280 PS.“

Aber es war den Jugendlichen auch durchaus bewusst, dass sie etwas Besonderes waren, zu einer Art Elite gehörten. Zwischen den normalen Werkslehrlingen und den Militärschülern klafften Welten: Während die einen nachmittags Feierabend hatten, gab es für die anderen militärischen, sportlichen und weltanschaulichen Unterricht. Heini Schneider berichtete weiter: „Abends machten wir ja immer auf den Stuben oder im Speisesaal (Abb. 7) für die Berufsschule schriftliche Arbeiten, nicht gerade täglich, aber doch oft. Da die NIEMO gerade erst wenige Jahre bestand ... haben die MS (Militärschüler) noch etwa 1 Jahr zusammen mit den Werkslehrlingen in einer gemeinsamen Lehrwerkstatt verbracht. (Abb. 8) Die Meister waren sowohl für die MS als auch für die Werkslehrgänge zuständig. In der ersten Woche wusste in der NIEMO niemand, was die MS dort sollten. Dann erst kamen die Anweisungen vom BfL (Bevollmächtigter des Reichsluftfahrtministeriums). Damit stieg das Ansehen der MS gewaltig! Alle Meister und Vorarbeiter waren nun zuvorkommend und nett und spielten nun die MS gegen die Werkslehrgänge aus! Sie wurden als Musterknaben hingestellt und mussten sich nun anstrengen, dem gerecht zu werden! Sie schafften es gut, dank ihrer Kameradschaft und ihrer Devise „Alle für einen und einer für alle“. Man fühlte sich schon den Werkslehrlingen überlegen, weil man schon das Gemeinschaftsleben und mehr Praxis mitgebracht hatte.“

Die hervorragende Ausbildung hat den MS dann auch später im Krieg und nach dem Krieg Vorteile und Erfolg gebracht. Sie waren alle begeistert von ihrem erlernten Beruf. Braunschweig war mit 120-140 Schülern eine kleine Schule. Den Bevollmächtigten (des RLM) ... nannten sie „Papa



Mooyer“. Heimleiter in Braunschweig war Artur Krause, ihm zur Seite standen Zugführer. Die Braunschweiger Schule war offensichtlich nicht neu gebaut, sie hatte einen wunderschönen Speisesaal, sogar mit einem Klavier!

In der ersten Woche brauchten wir noch nicht ins Werk. Statt dessen mußten wir viel marschieren: zum Flughafen, zum Fliegerhorst und zur NIEMO, um das alles kennen zu lernen. Aber auch in die Stadt u. a. zu einer Wahlkundgebung, um dort öffentlich aufzutreten. Abends musste man Reden von Hitler und Göring im Radio anhören.“

Die Märsche in die Stadt werden von Heini Schneider geradezu schwärmerisch beschrieben: Man marschierte zackig und millimetergenau exakt im Gleichschritt, die Leute begrüßten sie und winkten ihnen zu. Man wurde als eine Eliteeinheit wahrgenommen und fühlte sich auch so und war entsprechend stolz. Im August 1938, nachdem er schon vorher in Seemoos war, schrieb er: „Ich bin jetzt 1¼ Jahr M-Boy (Militärschüler) fühle mich sauwohl und könnte Bäume ausreißen. ... Das ist mein Beruf und ich bin glücklich!“ ist sein begeisterter Ausruf im August 1938. Auch Hans Göritz äußerte einmal im Jahr 2011: „Es konnte mir gar nichts Besseres passieren, als bei den Niedersächsischen Motorenwerken zu lernen.“

Der Krieg machte dann freilich die weitere Berufslaufbahn der Militärschüler zum Teil zunichte. Sie wurden nach dem Besuch der Fl.T.V. gemäß ihrer 4½-jährigen Verpflichtung Soldaten auf den Flugplätzen oder kamen in kriegswichtige Fabriken. Nach Krieg und Gefangenschaft konnte man die ursprünglichen Berufsziele naturgemäß nur in Einzelfällen weiter verfolgen.

Die Flieger-Technische Vorschule Braunschweig-Querum wurde am 21. Februar 1944 durch Bomben zerstört, nicht wieder in Betrieb genommen und zum Hohestieg 2 in Braunschweig verlegt, wo die Luftwaffe ein Gebäude besaß.<sup>18</sup>

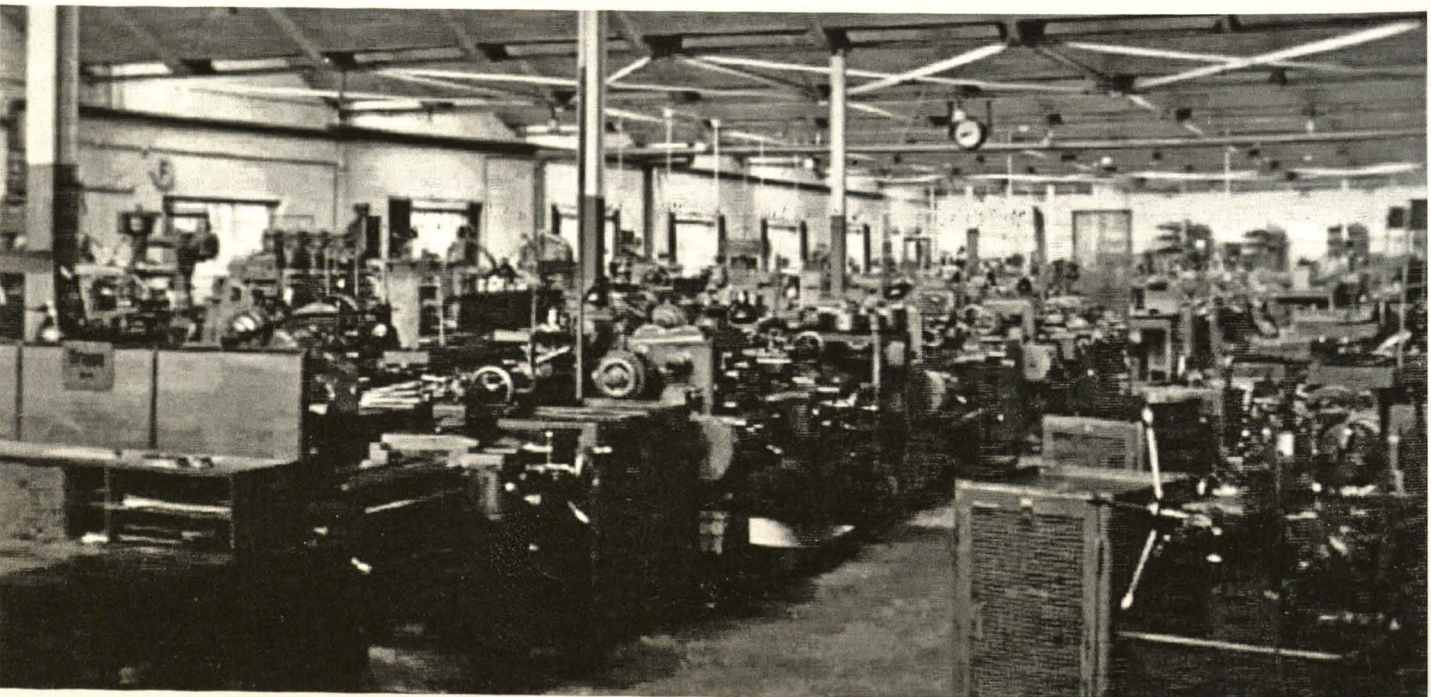


Abb. 8: Die Lehrwerkstatt der NIEMO.

**Anmerkungen:**

- 1 Wann die Querumer Schule genau eingerichtet wurde, ließ sich nicht feststellen. In den damaligen Zeitungen habe ich keine Hinweise gefunden. Vermutlich ist sie 1937 gebaut worden und war zunächst von erwachsenen Arbeitern belegt, die in der NIEMO ausgebildet wurden (mündliche Auskunft von Hans Göritz).
- 2 Siebert: Querum, S. 288, und amerikanische Luftangriffe.
- 3 Mitteilung des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes Potsdam vom 11. Oktober 2011 (eMail).
- 4 Heinemann: Erziehung und Schulung, S. 320.
- 5 Dirschauer: Lübecker Luftfahrtgeschichte.
- 6 Braunschweiger Stadtlexikon, 1992, S.149.
- 7 Diese und weitere Beschreibungen wurden entnommen aus Erlassen, Verordnungen, Richtlinien und Merkblättern des RLM und anderen genannten Quellen (die Inhalte überschneiden sich häufig). Otto Mooyer war bei der Übernahme seiner Aufgabe 1936 Oberst. Er sieg bis zum Generalleutnant auf und wurde 1942 aus Altersgründen pensioniert. Sein Nachfolger wurde Oberst Dr. Jakob-Georg Kirscht.
- 8 Heinemann, Erziehung und Schulung, S. 319.
- 9 Adler: Neue Luftwaffe, S. 146; Krause: Die Jüngsten...; Wenz: Bremen-Oslebshausen; Auskünfte von Walter Postler und Hans Göritz.
- 10 Heinemann: Erziehung und Schulung, S. 310ff.
- 11 Krause: Die Jüngsten der Luftwaffe.
- 12 Der Verfasser Dr.-Ing. Erwin Krause (1908-1978) war seit 1936 im RLM als Flieger-Stabsingenieur und Referent beim Bevollmächtigten des RLM für das Luftfahrtindustriepersonal (Oberst Mooyer) verantwortlich für Planung, Aufbau und Entwicklung des Ausbildungswesens der Luftwaffenrüstungsindustrie. Er war seit 1933 Mitglied der NSDAP. Nach dem Krieg war er u. a. im Bundesinstitut für Berufsbildungsforschung tätig, ferner zeitweise Geschäftsführer des Kuratoriums der Deutschen Wirtschaft für Berufsbildung und Hochschullehrer (Berufspädagogik, Industripädagogik). Er erhielt 1973 das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse. Siehe: Heinemann, Erziehung und Schulung, Anmerkung 4, S. 316, und Kipp: Technisches Schulwesen. Kipp weist auf Krauses „beharrlichen Einsatz für den Endsieg der deutschen Wehrmacht“ und auf sein „restauratives Denken“ nach dem Kriege hin.
- 13 Briefliche Mitteilungen der ehemaligen Militärschüler Hans Göritz und Siegfried Teuber vom August 2011.
- 14 Fliegertechnische Vorschule Oranienburg (Internet).
- 15 Dirschauer: Lübecker Luftfahrtgeschichte, S. 57.
- 16 Siegfried Teuber in einem Brief vom 19. August 2011.
- 17 Dieck und Schneider: Tagebuch.
- 18 Dirschauer: Lübecker Luftfahrtgeschichte, S. 192.



## Literatur:

- Adler, Hermann (Hrsg.): Ein Buch von der neuen Luftwaffe. 2. Auflage. – Stuttgart, 1938.
- Dieck, Wolfgang: „Heini Schneider“, ein M-Boy wie du und ich? In: Nietenbremsen. Datum?
- Dirschauer, Bodo: Lübecker Luftfahrtgeschichte. Der Flugzeugbau in Lübeck und Wismar von 1934 bis 1945. Band 2. – Lübeck, 1997.
- Heinemann, Manfred (Hrsg.): Erziehung und Schulung im Dritten Reich. Teil 1: Kindergarten, Schule, Jugend, Berufserziehung. Veröffentlichung der Historischen Kommission der Deutschen Gesellschaft für Erziehungswissenschaft, Bd. 4.1. – Stuttgart, 1980.
- Kipp, Martin: Der Deutsche Ausschuss für technisches Schulwesen (DATSCH): Entstehung – Positionen – Wirkungen. – 1978.
- Krause, Erwin: Fliegertechnische Vorschulen. In: Adler, Hermann (Hrsg.): Ein Buch von der neuen Luftwaffe. 2. Auflage. – Stuttgart, 1938, S. 142-148.
- Krause, Erwin (Hrsg.): Die Jüngsten der Luftwaffe. Ein Buch von den Flieger-Technischen Vorschulen. – Berlin, [1939].
- Krause, Erwin: Der Flugmotorenschlosser. Eine kleine Berufskunde. – Leipzig und Berlin, 1942.
- Schneider, Heini: Nach Braunschweig versetzt „Einen seelischen Schock hatte ich ganz bestimmt nicht – wahrscheinlich keiner von uns“. Auszüge aus meinem Tagebuch. In: Nietenbremsen (?).
- Siebert, Rolf: Querum, die Geschichte eines braunschweigischen Dorfes. – Bielefeld, 1998. S. 288.
- Siebert, Rolf: Die amerikanischen Luftangriffe auf den Stadtteil Querum der Stadt Braunschweig am 21. Februar und 8. Mai 1944. In: Braunschweigische Heimat 1995-1996, S. 65-90.
- Wenz, Franz-Herbert: Militärschüler der Flieger-Technischen Vor-

schule Bremen-Oslebshausen 1937-1945. – Lemwerder, 1997.

Wenz, Franz-Herbert: Flieger-Technische Vorschule der Luftwaffe in Bremen-Oslebshausen, 1937-1945. Technische Ausbildung bei der „Weser“ Flugzeugbau GmbH. Stedinger Verlag 1997.

## Weitere Quellen (Amtliche Erlasse, Verordnungen, Richtlinien und Merkblätter des RLM):

Luftwaffen-Verordnungsblatt vom 29.8.1938, 4. Jahrgang Nummer 38, Teil A, hrsg. vom Reichsluftfahrtministerium (Zentralabteilung) – 243. Einstellung von Militärschülern der Flieger-Technischen Vorschulen.

Merkblatt für die Einstellung von Militärschülern der Flieger-Technischen Vorschulen. Hrsg. vom Bevollmächtigten des Reichsluftfahrtministeriums für das Luftfahrtindustriepersonal und Kommandeur der Fl. Techn. Vorschulen (B.f.L. u. K.Fl.T.V.). Ohne Datum (ca. 1940/42).

Richtlinien für die Auslese der Militärschüler. (Hrsg. vom) Bevollmächtigten des Reichsluftfahrtministeriums für das Luftfahrtindustriepersonal und Kommandeur der Fl. Techn. Vorschulen am 1. Juni 1940. Az. 12b 10 (2 III B) Nr. 437/40.

Nachweis der deutschblütigen Abstammung. Runderl. d. RMdJ. vom 4. 3. 1941 – II SB 6299/40 – 6100.

Einstellung von Militärschülern der Flieger-Technischen Vorschulen; Einstellungsjahr 1942. Az. 43a Nr. 2639/41 Gen. Qu. 4. Abt. (III) L. V. Bl. S. 492.

Richtlinien für die militärärztliche Untersuchung der Militärschüler der Fl. Techn. Vorschulen. (ohne Angaben zur Herausgabe).

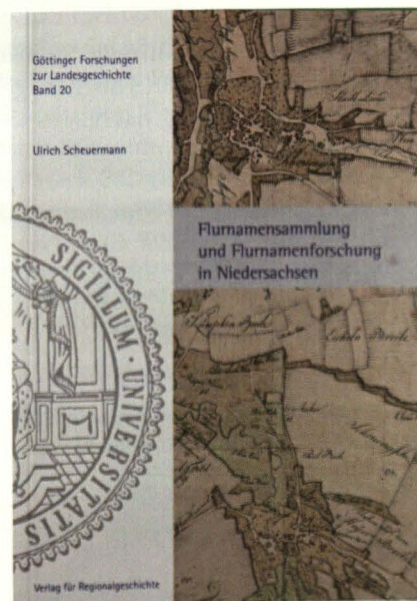
## Flurnamensammlung und Flurnamenforschung in Niedersachsen

Vor dem Hintergrund entsprechender Bemühungen in ganz Deutschland seit 1903 beschreibt der Göttinger Dialektologe und Namenkundler Ulrich Scheuermann in seinem auf mehrjährigen Archivstudien beruhenden 500 Seiten umfassenden Buch „Flurnamensammlung und Flurnamenforschung in Niedersachsen“ – Bielefeld, 2011 (ISBN 978-3-89534-890-7), 29,00 €, die Geschichte der Flurnamensammlung im heutigen Niedersachsen und im Lande Bremen und verdeutlicht, unter welchen Bedingungen, nach welchen Konzepten und mit welchen Ergebnissen hier Flurnamen gesammelt und ausgewertet wurden. Er würdigt den Einsatz von Wissenschaftlern, von Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens sowie von Heimatfreunden, unter ihnen die Ostfalen Otto Lauckert (Hannover), Dr. Otto Fahlbusch (Einbeck, Göttingen), Dr. Werner Flehsig (Braunschweig) sowie Prof. Hermann Lüthmann (Braunschweig), das einzige „niedersächsische“ Mitglied im Deutschen Flurnamenausschuß in Dresden; seine Verdienste werden vornehmlich in den Kapiteln 6 (S. 179-217) und 8 (S. 253-282) hervorgehoben. Kritisch spricht Scheuermann die Ideologisierung der Namenkunde nach 1933 an.

Er gibt einen Überblick über die in niedersächsischen Archiven – auch in dem des Braunschweigischen Landesmuseums! – und im Staatsarchiv Bremen ruhenden umfangreichen Sammlungen, zeichnet vor allem aber das nicht immer frei von Irritationen verlaufene Zustandekommen der seit 1955 im Institut für Historische Landesforschung der Universität

Göttingen archivierte zentralen niedersächsischen Flurnamensammlung nach.

Ferner beleuchtet er den Zusammenhang von Flurnamenforschung und amtlicher Kartographie und schildert die vielfältigen Aktivitäten engagierter Laienforscher auch nach 1945. Seine Darstellung schließt mit der Anregung, den für Niedersachsen zu konstatierenden Forschungsrückstand durch die Einrichtung einer Göttinger Flurnamenzentrale im Institut für Historische Landesforschung aufzuholen. Sein Literaturverzeichnis enthält auf 26 Seiten eine Zusammenstellung niedersächsischer Flurnamensammlungen und -bearbeitungen.





# Eisenbahnstrecken im Peiner Land

## Teil I – Die Nebenstrecken

Text und Fotos von Manfred Grunert

Durchfährt man heute die Wendeburger Straße in Harvesse, bemerkt man kaum noch, dass diese in Höhe des kleinen Gewerbegebietes einst von einem Gleis gekreuzt wurde. Das Gleis gehörte zur Bahnverbindung Celle-Braunschweig; einer von vier Nebenstrecken (Celle-Braunschweig, Plockhorst-Peine, Peine-Broistedt-Salzgitter, Hildesheim-Hämelerwald), die zwischen den drei Hauptbahnen Hannover-Berlin, Hannover-Braunschweig und Braunschweig-Hildesheim das Eisenbahnnetz im Peiner Kreisgebiet verdichteten. Zwei dieser Nebenstrecken befanden sich in staatlicher Hand (Reichs- bzw. Bundesbahn), die beiden anderen waren so genannte „nicht-(staats)eigene Bahnen“ bzw. wurden auch als „Privatbahnen“ bezeichnet. Heute existiert davon vollständig nur noch eine der nicht-(staats)eigenen Bahnen, regelmäßiger Personenverkehr findet auf ihr allerdings nicht mehr statt.

Die durch Harvesse führende Strecke wurde in den Jahren 1913 bis 1923 gebaut, um Braunschweig, das bereits seit

1838 seinen ersten Bahnanschluss erhalten hatte, mit Celle an der Bahnlinie von Hannover über Lehrte nach Hamburg zu verbinden. (Abb. 1)

Wie verlief die Verbindung? Die Strecke nimmt ihren eigenständigen Weg ab Braunschweig-Gliesmarode, wo sie sich von der inzwischen abgebauten „Schuntertalbahn“ Braunschweig-Fallersleben(-Wolfsburg) und der heute als „Mühlenbahn“ bezeichneten Strecke nach Uelzen über Gifhorn trennt. Über den nur für den Güterverkehr genutzten Betriebsbahnhof Nordkurve ist sie außerdem mit der ehemaligen Braunschweiger Ringbahn verbunden, die heute über den alten Nordbahnhof nur noch bis zum Gelände des Heizkraftwerkes Mitte führt. Unsere Strecke passiert das Volkswagenwerk, zu dem ein gut genutzter Gleisanschluss besteht und überquert anschließend die Gifhorner Straße, wo sie mittels einer Schiene/Schiene-Kreuzung das Netz der Straßenbahn berührt. Unmittelbar dahinter zweigt die Anschlussstrecke der Hafenbahn ab. Die erste danach berührte Ortschaft ist Watenbüttel, wo das noch vorhandene ehemalige Empfangsgebäude davon zeugt, dass hier früher auch Personenverkehr abgewickelt wurde. Nach Überquerung des Mittellandkanals über eine große Gitterbrücke zweigt der Anschluss zur Abfalldeponie ab, zur Zeit der letzte betrieblich wichtige Punkt der Strecke. Hier wird der Abfall aus dem Braunschweiger Stadtgebiet auf spezielle Eisenbahnwaggons

umgeladen und über „unsere“ Bahnstrecke zu einer Verbrennungsanlage abtransportiert. (Abb. 2)

Die Strecke erreicht nun das Gebiet des (heutigen) Landkreises Peine. Nächste Stationen waren Wendezelle und Harvesse. Nördlich von Harvesse endet heute das Gleis. Auch die kleine Ortschaft Wense besaß einen Bahnhof an der einst weiterführenden Strecke. Dieser befand sich östlich außerhalb des Ortes, bereits in der Gemarkung Wipshausen gelegen. Der Bahnhof von Wipshausen lag am äußersten nördlichen Punkt des langgezogenen Dorfes; sicherlich unbequem für die Bewohner, immer erst hier in die parallel zum Ort fahrenden Züge einsteigen zu können. So kam es zur späteren Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes Wipshausen Süd, der sich näher an der Ortsmitte befand. Vorbei an Eickenrode, wo ebenfalls erst später ein Haltepunkt eingerichtet wurde, erreicht die Strecke dann Plockhorst, ihre betrieblich wichtigste Zwischenstation. Bei ihrem Bau wurde das Dorf bereits von der Berlin-Lehrter Hauptstrecke berührt. Da zwischen beiden Bahnlinien kein regelmäßiger Tausch von Fahrzeugen vorgesehen war – es wurde allerdings eine Gleisverbindung gebaut –, entschied man sich für die betrieblich einfachere Version eines Turmbahnhofes. Das ist eine Anlage, in der sich die Gleise auf zwei Ebenen, also nicht höhengleich, kreuzen. (Abb. 3) Plockhorst war einer von nur zwei Bahnhöfen dieser Art in Niedersachsen – neben

### Abbildungen von links nach rechts:

Abb. 1: Empfangsgebäude Harvesse.

Abb. 2: Müllzug und Empfangsgebäude Watenbüttel.

Abb. 3: Kreuzungsbauwerk Plockhorst, unten die Strecke Hannover-Berlin, oben die Strecke Celle-Braunschweig.

Abb. 4: Güterzug bei Stederdorf.

Abb. 5: Güterzug der VPS südlich der Ilseder Hütte.

Abb. 6: Sonderzug vor dem Bahnhof Groß Ilsede.





dem weitaus größeren Hauptbahnhof von Osnabrück. Die Kreuzung war Anlass dafür, dem Ort auch einen Zugang zur Hauptbahn zu verschaffen, damit Reisende von und zu beiden Verbindungen umsteigen konnten. Und nicht nur das – Plockhorst war auch der Abzweighbahnhof für eine weitere Bahnverbindung, nämlich in die Kreisstadt Peine, die bei Eickenrode von der Strecke Richtung Braunschweig abzweigte. So konnte man von diesem kleinen Dorf aus in 5 Richtungen mit der Bahn fahren! Selbstverständlich wurde sie durch den bedeutenden Betrieb hier auch zu einem wichtigen Arbeitgeber. Der letzte Ort, den unsere Strecke im damaligen Landkreis Peine berührte, war Eltze, das ebenfalls einen Bahnhof erhielt. Von dort aus führte sie weiter über mehrere Stationen nach Celle.

Der Personenverkehr, der sich stets im nebenbahnmäßig kleinen Umfang bewegte (1930: 4 Züge täglich in jeder Richtung) wurde zunächst mit entsprechend kleineren Dampflokomotiven und wenigen Waggons und ab den 1950er Jahren mit kleinen Dieseltriebwagen, so genannten „Schienenbussen“ bewältigt. Er endete zwischen Braunschweig und Plockhorst am 26.5.1962. Der Güterverkehr, der noch bis 1990/91 über Braunschweig-Watenbüttel hinaus betrieben wurde, war in erster Linie auf landwirtschaftliche Erzeugnisse ausgerichtet. Massengutverkehr dürfte entsprechend der oben aufgeführten Anschlüsse vorwiegend im Raum Braunschweig stattgefunden haben. Bemerkenswert die Empfangsgebäude an den Zwischenstationen. Von Watenbüttel bis Nienhagen bei Celle – ausgenommen nur die Haltepunkte – waren diese in einer einheitlichen Form gebaut, die auch bei zeitgleich gebauten Bahnen in Norddeutschland (Raum

Nienburg – Minden – Stadthagen und in der Altmark) Verwendung fand. Die Abbildung des Bahnhofes Harvesse gibt diese Bauform wieder.

Das Gebäude war zweistöckig mit Betriebsräumen unten und Personalwohnungen oben und besaß einen Seitenanbau für die Güterverladung. Dazu gehörte jeweils ein einstöckiges Nebengebäude für landwirtschaftlichen Nebenerwerb des Personals (die Bezahlung von „Unterbeamten“ war nicht üppig) und den „Abortanlagen“. Die flächenmäßige Größe dürfte zu dem glücklichen Umstand geführt haben, dass die meisten Gebäude nach Reduzierung bzw. Einstellung des Betriebes als Wohngebäude verkauft werden konnten und somit noch heute existieren. Nur das von Plockhorst wurde leider (1980) abgebrochen.

Fahren wir von Plockhorst nach Peine auf der zweiten Nebenstrecke im Kreisgebiet unter Reichs- bzw. Bundesbahnregie. Die im Volksmund als „Alli“ bezeichnete Strecke (der Name geht vermutlich auf einen Bahnbediensteten zurück) wurde am 1.10.1922 eröffnet. Sie wies auf ihren ca. 17 Kilometern Länge drei Zwischenstationen auf, deren Empfangsgebäude baugleich mit denen der Strecke Braunschweig-Celle waren und die ebenfalls noch – als Wohngebäude – existieren. Parallelen mit der „Schwesterbahn“ gab es auch bei der Anzahl der eingesetzten Züge und den Fahrzeugen, aus denen diese bestanden. Zunächst erreichte die Strecke den kleinen Ort Ankensen, der trotz geringer Einwohnerzahl ein Empfangsgebäude erhielt. In einem längeren Einschnitt verlief sie von hier südlich nach Edemissen, das Sie östlich tangierte. Vom Bahnhof Edemissen aus schwenkte das Gleis nach Südwesten und kreuzte die Landstraße

nach Stederdorf, die heutige Bundesstraße 444. In Stederdorf befand sich der Bahnhof westlich des Ortes. Entlang des Trentelmoores, des Herzberges und des Barumer Moores lief die Strecke auf Peine zu. Hier wurde sie etwa einen Kilometer vor dem Bahnhof von der Hauptstrecke Hannover-Braunschweig aufgenommen. Die Züge hielten am damaligen Gleis 3 des Bahnhofes Peine – bis zum 31.5.1958, denn danach wurde der Personenverkehr eingestellt. Von da an fand hier nur noch Güterverkehr statt; in den Jahren 1984, 1985 und 1998 kamen jedoch noch einmal einzelne Personenzüge in Form von Sonderfahrten auf dem zu der Zeit verbliebenen Streckenrest Peine-Stederdorf zum Einsatz. Der Güterverkehr auf dem verbliebenen Abschnitt wurde 2003 eingestellt. (Abb. 4) Seitdem liegen die verbliebenen Gleisanlagen im Dornröschenschlaf. 2010 wurde der Anschluss an die Hauptbahn in Peine durch Ausbau der Weiche abgeklemt. Ein Zug dürfte auf dieser Strecke wohl nie mehr fahren.

Eines weit besseren Zustandes erfreut sich dagegen unsere dritte Nebenstrecke. Zwar verkehren hier seit 1969 keine planmäßigen Personenzüge mehr und der Güterverkehr hat in den letzten Jahren nachgelassen, aber noch gibt es hier mehrere Fahren täglich und besonders das nördliche Teilstück wird gut frequentiert. Es handelt sich um die Strecke von Peine über Groß Ilsede nach Broistedt, die von dort noch weiter nach Salzgitter führt. Außer dem Umstand, dass sie als einzige der vier Strecken im Kreisgebiet noch Zugverkehr aufweist, hat sie noch andere Superlative zu bieten. So ist sie mit der Aufnahme des Verkehrs 1866 bzw. 1885 die älteste der vier Verbindungen, die einzige „echte“ Privatbahn im Landkreis und darüber hinaus – gemeinsam







Abb. 7: Triebwagen bei Lengede.

mit den Strecken im Gebiet von Salzgitter – unter dem Dach der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS) Teil einer der größten nichtstaatlichen Bahnen Deutschlands. Ihr Streckennetz umfasste zur Zeit der größten Ausdehnung nicht nur die etwa 20 km lange Verbindung Peine-Ilse-Broistedt, sondern auch zahlreiche vorwiegend bergbauliche Anschlussbahnen vor allem im Raum Ölsburg-Adenstedt-(Klein) Bülten; von dort ausgehend bestand in Vöhrum neben dem in Peine noch ein weiterer Anschluss ans Netz der Reichs- bzw. Bundesbahn. Zudem handelt es sich um die einzige Bahn, die in mehreren eigenen Büchern (wenn auch vorwiegend gemeinsam mit den übrigen Strecken der VPS) behandelt wurde. (Abb. 5) Hier soll wegen der großen Spannweite nur auf den Personenverkehr eingegangen werden. Dieser begann als „Peine-Ilse-Eisenbahn“, kurz „PIE“ in einem eigenen Bahnhof einige hundert Meter südlich des Staatsbahnhofes Peine; Gleisverbindung bestand allerdings über das Güter- und Werkbahnnetz. Am 22.9.1866 fuhr hier der erste Personenzug nach Groß Ilse ab. Statt einer Lokomotive wurde er noch von Pferden gezogen. Das änderte sich allerdings bald, denn Pferde waren besonders dem umfangreichen Güterverkehr zwischen dem Walzwerk in Peine und der Ilse-Hütte auf Dauer nicht gewachsen. Letztere – damals noch eigenständig – war auch Eigentümerin der Bahn. Seit 1.10.1971 gehört diese – wie schon ausgeführt – zu den VPS.

Vorbei am Anschluss des Peiner Hafens südlich des Mittelkanals erreichte man den einzigen Zwischenhalt im Personenverkehr, den Bahnhof Klein Ilse. Wenig weiter endete der Zug im Bahnhof Groß Ilse. (Abb. 6) Alle drei Stationen besaßen Empfangsgebäude in eigenständigen Bauformen, die heute leider alle nicht mehr existieren. Um nun die Reise nach Broistedt fortzusetzen, was die wenigsten Reisenden taten, da die Strecke vorwiegend dem Werkverkehr zwischen Peine und der Ilse-Hütte diente, konnte man nicht einfach weiterfahren oder am Bahnhof Groß Ilse umsteigen; nein, man musste das Hüttengelände zu Fuß umgehen und im Bahnhof Groß Ilse Süd in einen anderen Zug umsteigen! Sicherheitsvorschriften verboten es, Fahrgäste durch das Hüttengelände, in dem u.a. flüssiges Roheisen geladen und transportiert wurde, zu befördern. Aus diesem Grund hatte man übrigens auch im Süden Peines eine eigene Strecke für Roheisenverkehr abzweigen lassen, die dann am Walzwerk aus betrieblichen Gründen über

eine Hochbahn „eine Etage höher“ ankam. Jahrzehntlang prägte diese Hochbahnstrecke das Bild der Peiner Südstadt.

Ab Groß Ilse Süd fuhr man weiter mit der „Kleinbahn Groß Ilse-Lengede-Broistedt“. Vorbei am ehemaligen „Kalibahnhof“ südlich der Werksanlagen der Hütte fuhr sie vorbei an Gadenstedt und erreichte nach einer Steigung den Bahnhof Groß Lafferde unmittelbar südlich der Bundesstraße 1 in Höhe der ehemaligen Zuckerfabrik. Das kleine Empfangsgebäude besteht noch heute, allerdings als Wohnhaus. Groß Lafferde wurde südlich umfahren, dann die Straße von Klein Lafferde nach Woltwiesche gekreuzt und man erreichte die Station Lengede im Norden des Ortes. (Abb. 7) Letzter Halt im Personenverkehr war dann Broistedt Kleinbahn. Das recht stattliche Gebäude besteht ebenfalls als Wohnhaus noch – östlich der Straße nach Broistedt. Wer nun einen Zug der Hauptbahn Braunschweig-Hildesheim erreichen wollte, musste einen mehrminütigen Fußweg auf sich nehmen, denn obwohl die Bahnverbindung weiter vorbei am Staatsbahnhof Broistedt verlief, bestand dort kein zusätzlicher Halt. Die Nebenbahnstrecke erfüllte ihren Hauptzweck dadurch, dass sie die Erzbergwerke in Lengede und Broistedt mit der Ilse-Hütte verband; außerdem führte sie weiter über den südlichen Bereich des heutigen Salzgitter hinaus zur Anbindung von weiteren Bergwerken im Besitz der Ilse-Hütte im Harzvorland. Nach Umgestaltung der Strecke verbindet sie heute das Stahlwerk von Salzgitter mit dem Walzwerk Peine. Nachdem die Ilse-Hütte geschlossen wurde, transportierte man vor allem flüssiges Roheisen in Richtung Peine über die Strecke. Zu einer in den letzten Jahren immer wieder angedachten Verbindung Peines mit Salzgitter-Lebenstedt im Personenverkehr ist es bisher nicht gekommen.

Natürlich verfügt/e eine nichtstaatliche Eisenbahn auch über andere Fahrzeuge als die Staatsbahn. Neben andersartigen Lokomotiven kamen hier auch einige der ersten Doppelstockwaggons im Personenverkehr zum Einsatz (etwa 1876 beschafft); zuletzt fuhr bis 1969 zwischen Peine und Groß Ilse ein Schienenbus (Triebwagen), dessen Bauform nur von privaten Bahnen verwendet wurde; auch eingesetzt (zur besseren Auslastung) für Fahrten auf der Bundesbahnstrecke Braunschweig-Hannover in Regie der DB. Noch ein letzter Superlativ: In den 1960er Jahren verkehrten werktags mehr als 20 Zugpaare auf der Strecke Peine-Groß Ilse. Die





Abb. 8: HPKE-Zug bei Bekum-Stedum.

Bezeichnung „PIE“ ging nach Aufgabe des Schienen-Personenverkehrs noch für viele Jahre auf eine Buslinie über, die über den Bereich des Bahnhofes Groß Ilsede hinaus auch die Orte Ölsburg und Groß Bülten mit Peine verbindet.

Fast nichts mehr erinnert heute an die vierte Nebenstrecke, die im Südwesten des Kreisgebietes verlief und diesen Bereich mit Hildesheim verband. Es handelt sich um die „Blitz- und Bogenbahn“ oder „Kreis- und Bogenbahn“ genannte Strecke; offiziell: Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn (HPKE). Trotz dieses Namens hielt keiner der beiden Landkreise Anteile an der Bahn, sondern sie gehörte den Anliegergemeinden, einigen Industriebetrieben, und Privatpersonen. Betriebsführerin, zuletzt auch Eigentümerin, war die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Frankfurt am Main (DEG). Die Bahn war dadurch eng „verwandt“ mit anderen DEG-Bahnen, insbesondere mit der nicht weit entfernten Braunschweig-Schöninger Eisenbahn. Beide wiesen eine Reihe von Gemeinsamkeiten, insbesondere bei den eingesetzten Triebfahrzeugen, auf.

Woher die Bezeichnung „Bogen“ im Volksmund? Die Antwort gibt die Karte. Die Strecke sollte möglichst viele Orte erschließen und wurde somit nicht als kürzeste Verbindung zwischen Peine und Hildesheim gebaut, sondern wies mehrere Bögen zwischen den berührten Gebieten auf. Das war bei Kleinbahnen dieser Art durchaus üblich. Schließlich konnte man so eine größtmögliche Zahl von Einwohnern als Reisende erreichen und die Versorgung möglichst vieler ländlicher Gebiete mit Gütern sicherstellen. Die Reisegeschwindigkeit wurde in diesen – gemütlicher anmutenden – Zeiten geringer bewertet als heute. Der Ausdruck „Blitz“ im volkstümlichen Namen der Bahn mag aber darauf hindeuten, dass man das Verkehrsmittel trotzdem als bedeutend schneller als die herkömmlichen Kutschen und Gespanne empfand. Der Bau erfolgte von 1895 bis 1897; damit ist die Verbindung immerhin die zweitälteste unserer Nebenstrecken. Ihr großer Nachteil war allerdings, dass sie nie nach Peine geführt wurde, sondern einige Kilometer davor, in Schwicheldt, geradlinig nach Norden geleitet wurde, wo sie in Hämelerwald auf die Hauptstrecke Hannover-Braunschweig traf. Die Strecke trat südlich der Zuckerfabrik Clauen in das Kreisgebiet ein und hatte dort ihre erste Haltestelle. Es folgten Bahnhöfe in Clauen Dorf, ein Haltepunkt Harber an der Straße Hohen-

hameln-Harber, dann der Betriebsmittelpunkt Hohenhameln mit Lokschuppen und Fahrzeugbehandlungsanlagen. Weiter führte die Bahn über Bekum-Stedum, Equord, Schwicheldt, eine Haltestelle am Gut Adolphshof, in ihren Endbahnhof Hämelerwald. (Abb. 8) Von hier konnte man nach einem mehrminütigen Fußweg die Züge der Reichs- bzw. Bundesbahn in deren Bahnhof – und auf diesem Wege auch Peine – erreichen.

Neben dem Personenverkehr (1928 etwa 230.000, 1960 etwa 504.000 Reisende jährlich) spielten im Güterverkehr die größte Rolle die Lieferungen für die Zuckerfabriken in Clauen und Hohenhameln und in den letzten Jahren Kalkzüge aus dem Ith-Leine-Raum für die Stahlherstellung. Nach Schließung der Zuckerfabrik Hohenhameln und des Kalkwerkes in den 1960er Jahren und steigender Nutzung der Straße für den Rübentransport blieben nur geringe Tonnagen übrig, sodass der Verkehr bis 1965 eingestellt wurde. Es verblieb nur ein Reststück der Strecke im Stadtgebiet von Hildesheim. Auch dieses ist mittlerweile abgebaut worden. Alle Empfangsgebäude waren eingeschossig. Das mag dazu geführt haben (vgl. die beiden ersten Bahnstrecken), dass man sie nach Stilllegung der Bahn als ungenügend für Wohnbebauung empfand und so hat nur das in Hohenhameln noch erkennbaren Bestand. Durch die Topografie wurden kaum Dammbauten und Einschnitte benötigt; so blieben nach dem Streckenabbau kaum Spuren der Bahnstrecke erhalten. Erhalten ist aber wenigstens noch ein Fahrzeug, ein Dieseltriebwagen, der 1952 zur HPKE kam und nach einigen Umwegen heute Eisenbahnfreunden in Blankenburg am Harz gehört.

Vier Eisenbahnstrecken, die im Grunde alle die gleiche Entwicklung genommen haben. Der seit den 1950er Jahren zunehmende Individualverkehr auf der Straße hat dem Personenverkehr und auch dem Güterverkehr – sofern nicht Massenguttransporte (wie bei der Strecke Peine-Ilsede-Broistedt) stattfinden – die Existenzgrundlage entzogen. So war es nicht nur im Landkreis Peine. Auch anderswo gingen hunderte anderer Nebenstrecken denselben Weg; nur wenige können sich heute noch behaupten, davon eine Reihe zumindest im Museums- und Touristikverkehr. Mögen Sie in unserer Erinnerung eine Zeit wachhalten, die uns – wenn auch nicht immer so zutreffend – als geruhsamer und gemütlicher erschien.



# Bahnhof Wendezelle an der Eisenbahnstrecke Celle-Braunschweig

Text von Rolf Ahlers

Die Eisenbahnlinie Celle-Plockhorst-Braunschweig – am 01.03.1923 eröffnet – war bereits vor dem 1. Weltkrieg geplant, der begonnene Bau aber von 1914 bis 1919 unterbrochen, beispielsweise stand das Bahnhofsgebäude in Wendezelle im Rohbau. Da der Schienenweg möglichst eben verlaufen sollte, musste südlich des Wendezeller Bahnhofes (fast bis zum Mittellandkanal) ein Geländeeinschnitt hergestellt werden, dort überschüssiger Boden diente zur Aufschüttung des Eisenbahndammes im Bereich der Aueniederung nördlich des Wendezeller Bahnhofes. Da noch mehr überschüssiger Boden vorhanden war, wurde jener mittels einer Lorenbahn zum Grundstück Braunschweiger Straße 24 transportiert, dort zur Geländeaufhöhung verwendet und darauf die Gebäudeanlage errichtet. Die Gleisanlage auf dem Wendezeller Bahnhof

bestand anfangs aus dem Streckengleis und einem Ladegleis mit angeschlossener Kopf-Seiten-Rampe. Als drei Jahre später, 1926, wegen des erhöhten Güterverkehrs ein zweites Ladegleis erforderlich wurde, musste zusätzlicher Boden zur Geländeauffüllung von weit her angefahren werden.

Der Wendeburger Pastor Otto Hayder hatte sich auch sehr für diese Bahnlinie eingesetzt. Von der Einweihungsfahrt ist eine Besonderheit zu berichten. Der Pastor bekam in den Personenabteilen keinen Platz mehr, deshalb stieg er schließlich in ein Bremserhäuschen. Dieser an einem Personenwagen erhöht angebrachte Platz erlaubte ihm eine gute Rundumsicht über den Zug und die durchfahrene Landschaft.

Der Güterverkehr hatte in Wendezelle schon deshalb einen größeren Einzugsbereich, weil die benachbarten Bahnhöfe in Harvesse und Watenbüttel keine Rampe hatten. Auch gab es Wendezelle drei Fahrzeugwaagen (Eigentümer: Zuckerfabrik Eichthal/Braunschweig, Zuckerfabrik Lehrte sowie Spar- und Darlehnskasse Wendeburg) um ganze Straßenfahrzeuge darauf zu wiegen. Eine Rübenverladeanlage für Zuckerrüben (der ganze Ackerwagen wurde vorn angehoben und nach hinten entleert) wurde um 1950 errichtet und um 1970 abgebrochen.

Das Bahnhofsgebäude enthielt im Erdgeschoss den Betriebsraum einschließlich Fahrkartenverkaufsschalter und den Warteraum. In den Obergeschossen wohnten die Bahnbediensteten mit

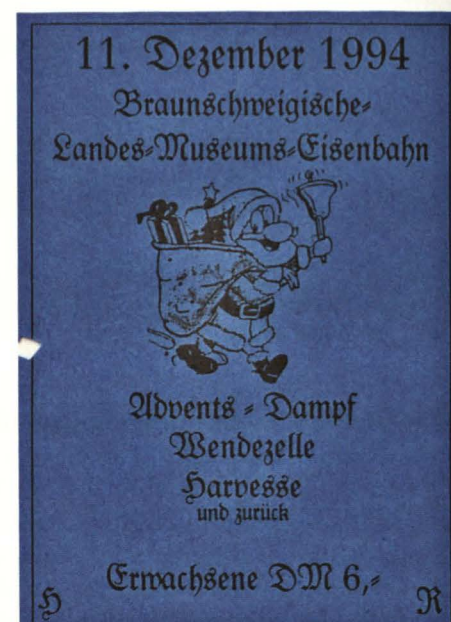


Abb. 2: Fahrkarte für die vorerst letzte Fahrt von Wendezelle nach Harvesse und zurück.

ihren Familien. Nördlich an das Bahnhofsgebäude angebaut war der Stückgutschuppen. Im Wirtschaftsgebäude (für Zwecke des Bahnbetriebs und der Bahnbediensteten) befanden sich auch die Abortanlagen. (Abb. 1)

An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass die Bahnlinie – von ihrer Planung her – weitgehend durch „freies Feld“ führte. Die nahe gelegenen Orte entwickelten sich anschließend mit ihrer Bebauung zur Bahnlinie hin. In Wendezelle wurde der neue Ortsteil (das ist die Bahnhofstraße mit allen Seitenstraßen) ganz einfach „Bahnhof“ genannt. (Die Ausdehnung der Orte Völkenrode und Watenbüttel geschah in ähnlicher Weise. In Harvesse entstand rund um den Bahnhof ein ganz neuer Ortsteil, das „Oberdorf“ genannt.)

So gab es dann auch 1932 in der Wendeburger Schule folgende Begebenheit: Rektor Hermann Meyer befragte die Kinder nach ihren Wohnorten. „Wer wohnt in Wendeburg?, in Wendezelle?, in Zweidorf?“ Jedes Mal notierte er die Zahl der sich meldenden Kinder. Zusammengezählt – hmm, ein Kind fehlte. Hatte er sich verzählt? Er wiederholte die Abfrage und kam zum selben Ergebnis. Deshalb fragte er: „Wer hat sich denn noch nicht gemel-

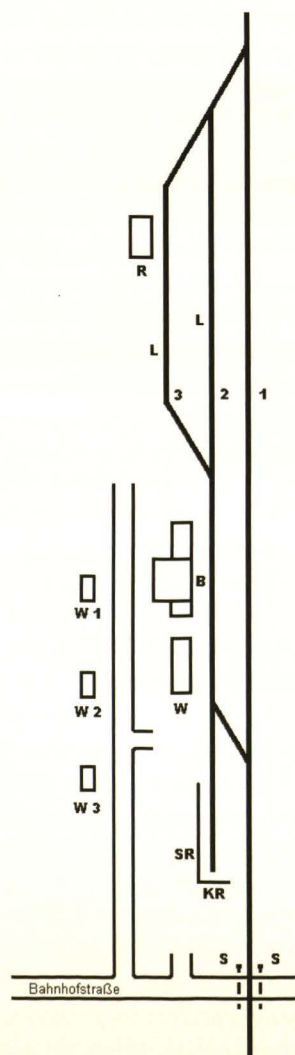


Abb. 1: Schematischer Lageplan des Bahnhofs Wendezelle.  
1: durchgehendes Streckengleis, von (oben, Norden) Celle, Plockhorst, Harvesse, nach (unten) Watenbüttel, Braunschweig.  
2: erstes Ladegleis mit Ladestraße L  
3: zweites Ladegleis mit Ladestraße L  
R: Rübenverladeanlage  
B: Bahnhofsgebäude mit angebautem Stückgutschuppen und Warteraum  
W: Wirtschaftsgebäude  
W 1, W 2, W 3: Fahrzeugwaagen  
KR und SR: kombinierte Kopf-Seiten-Rampe  
S: Schranken  
Die Bahnhofstraße führt vom Ort (links) nach rechts weiter in die Feldmark.



det?“ Ein Kind hob die Hand. Auf die weitere Frage „Wo wohnst du denn?“, kam als Antwort: „Auf‘m Bahnhof.“ Womit alles klar war.

Für den Personenverkehr wurde die Bahnlinie gern angenommen, hauptsächlich für den Verkehr von und nach Braunschweig, weniger in Richtung Plockhorst-Celle. Nicht nur aus den Orten mit Bahnhof kamen die Fahrgäste, auch aus abseits der Bahnlinie liegenden Orten fuhren viele Fahrgäste mit dem Fahrrad zum Bahnhof, so von Wendeburg und Zweidorf nach Wendezelle, aber beispielsweise auch von Groß Schwülper nach Harvesse, sowie von Rüper und Neubrück nach Wense. Einen bemerkenswerten Nachteil hatte die Streckenführung allerdings im Stadtgebiet Braunschweig. Die von Nordwesten herankommende Strecke führte nördlich und östlich weit um die Kernstadt herum und endete im südlich gelegenen (alten) Hauptbahnhof (am Friedrich-Wilhelm-Platz). Die Fahrstrecke von Wendezelle bis Braunschweig-Hauptbahnhof betrug 21 km, zum Vergleich: Die Straßenverbindung von Wendeburg bis in die Braunschweiger Innenstadt ist etwa 5 km kürzer.

Der Personenverkehr wurde regulär mit Zügen durchgeführt, eine Dampflok zog etwa vier Waggons. Nach dem zweiten Weltkrieg kamen hier die „ältesten“ Waggons zum Einsatz, unter anderem die früheren preußischen 4. Klasse-Waggons, die nun für „Reisende mit Traglasten“ als 3. Klasse liefen. Mitunter kam statt des Zuges lediglich ein Triebwagen mit Beiwagen, dann war es darin „proppenvoll“, die Türen mussten von außen zugedrückt werden.

Ab April 1951 bin ich mit dem Zug mitgefahren. Die Schülermonatskarte 3. Klasse Wendezelle-Braunschweig kostete anfangs 7,95 DM, nach der 50-prozentigen Preiserhöhung am 01.12.1951 dann sogar 12,00 DM. Nach nur wenigen Jahren mochten wir (= mehrere Schüler) den Zug nicht mehr, wir fuhren deshalb mit dem Mundstock-Bus. Die Schülermonatskarte kostete dort 15,30 DM. Aber bald waren wir es auch dort wieder leid und wir fuhren erneut mit dem Zug, bis März 1957. Zuletzt waren oftmals Schienenbusse mit Beiwagen gefahren, aber für die Bahn nutzte das nicht mehr. Die Interessen der Fahrgäste hatten inzwischen verlagert, bzw. sie hatten andere Ansprüche. (Insbesondere der Individualverkehr nahm erheblich zu!) Nach der Inbetriebnahme des neuen Braunschweiger Hauptbahnhofes – abseits der Innenstadt – am 01.10.1960, ging die Fahrgastzahl noch weiter zurück. Am 27.05.1962 fuhr der bislang letzte fahrplanmäßige Personenzug auf dieser Strecke. Es interessierte nicht weiter, denn der Zug war „am Bedarf vorbei“ gefahren. Der planmäßige Güterverkehr, zuletzt als Waggon-Ladungsverkehr, endete am 30.06.1992.

Von Plockhorst aus wurde die Strecke nach und nach in Richtung Süden abgebaut. Als das Gebiet der Gemeinde Wendeburg erreicht wurde (der Bahnhof Wense befindet sich im Gebiet der Gemeinde Edemissen), begannen in Wendeburg die Bemühungen zum Erhalt der Strecke. Bis nördlich des Bahnhofes Harvesse ist das Gleis weiterhin erhalten. So konnte eine öffentliche Dampfzug-Sonderfahrt, veranstaltet vom Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V., am 11.12.1994 von Braunschweig bis Harvesse führen. (Abb. 2) Anlässlich der

Verbreiterung der Bundesautobahn A2 wurde die Bahnlinie (im Abschnitt Harvesse-Wendezelle) mit Brückenneubauten, je eine pro Richtungsfahrbahn, erneut überquert. Im Bereich südlich von Wendezelle nutzt inzwischen der „Braunschweiger Müllzug“ das vorhandene Gleis und überquert dabei jedes Mal die Brücke über den Mittellandkanal.

Bahnhöfe und Haltepunkte (Stand 1962): Celle, Nienhagen, Wathlingen, Bröckel, Uetze, Eltze, Plockhorst, Eickenrode, Wipshausen, Wipshausen Süd, Wense, Harvesse, Wendezelle, Watenbüttel, Braunschweig-Rühme, Braunschweig-Gliesmarode, Braunschweig Hbf.



**Bild 3 (oben):** Bahnhof Wendezelle, Gleisseite, links der Warteraum, rechts der Stückgutschuppen, 1926. Bildnachweis: Archiv Walter Brennecke.

**Bild 4 (mitte):** Bahnhof Wendezelle, Straßenseite, im Vordergrund der Stückgutschuppen, um 1955. Bildnachweis: Archiv Richard Schäfer.

**Bild 5 (unten):** Bahnhof Wendezelle, Kartoffelverladung, je Sack 50 kg, in einen Waggon, um 1960. Bildnachweis: Archiv Richard Schäfer.



# St. Martini besitzt die zwei ältesten Glocken der Stadt – Stimmglocken aus der Zeit um 1300 wurden nach Jahren wiederentdeckt

Textausschnitt von Bettina Habermann in der Braunschweiger Zeitung vom 13.08.2011 als Zitat:

Sebastian Wamsiedler spricht von einer Sensation. Die beiden Stimmglocken von St. Martini, die er mit Hilfe der Pastoren Friedhelm Meiners und Wolfgang Jünke wiederentdeckte, nennt er „hochbedeutende Instrumente“ über die Stadt und die Region hinaus. „Es sind die ältesten Glocken, die in Braunschweig erhalten sind. Sie sind älter als die aus dem Jahr 1335 datierte Glocke von St. Magni“, sagt Wamsiedler. Der Glockenwissenschaftler (Campanologe) hat dies anhand von Form und Klangaufbau der beiden Glocken festgestellt, denn Gusszeichen mit Hinweisen auf Gießer und Entstehungsdatum fehlen. Die größere Stimmglocke – sie wiegt 55,2 Kilogramm – ist danach um 1300 entstanden, die kleinere, 17 Kilo schwere etwas später, eindeutig aber auch vor 1335. Schon 1942 waren die Stimmglocken bei einer Katalogisierung als höchstschützenswert eingestuft worden. Die „Schätze von Martini“ waren jahrelang verschwunden. Die größere Glocke war, daran erinnerte sich Pastor Wolfgang Jünke, zur Expo an die evangelische Gemeinde in Wendeburg für eine Weidenkirche an der Autobahn A 2 ausgeliehen worden. Dort stand sie auch bis vor kurzem – in einer Garage –

Der Name Stimmglocke verweist auf die Funktion der Glocken. Sie dienten ursprünglich dazu, die Pulsanten, die Glockenläuter, für ihren Dienst an den größeren Glocken herbeizurufen. Der Opfermann (Küster) läutete zeitig vor Gottesdienstbeginn die Glocken. Die Pulsanten wurden dadurch in die Kirche bestellt, um die großen und schweren Glocken zu läuten ...

## Die Martini-Glocke in Wendeburg

Text von Otto Pfingsten

### 1. Feldkirche in Wendeburg

Bald nach dem Tod Heinrichs des Löwen wurden offensichtlich mehrere Urkunden verfasst, die die Besitzungen in seinem Herzogtum festschreiben sollten. In einem solchen Dokument, das die Güter des Stiftes Sankt Cyriakus in bzw. bei Braunschweig auflistete, taucht zum ersten Mal der Name unserer Ortschaft auf: Winetheburg. (Bald darauf findet sich die Schreibweise „Wenedeburch“). Bernd Schneidmüller nun konnte nachweisen, dass diese undatierte Urkunde im Jahr 1196 niedergeschrieben wurde.

Das nun wieder war für die Wendeburger Verantwortlichen – insbesondere natürlich den Gemeindeheimatpfleger Rolf Ahlers – Anlass, im Jahr 1996 ein großes 800-Jahr-Jubiläum für unsere Ortschaft zu planen und auch durchzuführen. Als Festplatz stand uns ein Feld neben dem „Auebad“ zur Verfügung, den uns Landwirt Friedhelm Diederichs überlassen hatte. Nun war im Kirchenvorstand die Idee entstanden, dort

eine einfache Holzkirche zu errichten – so, wie sie vielleicht im 11./12. Jahrhundert in Wendeburg existiert haben mag. Die örtliche Feuerwehr griff die Idee auf – und unter Leitung von Zimmermann Helmut Schoke wurde innerhalb weniger Wochen aus Fichtenstämmen ein solches Gotteshaus errichtet. Nun sollte diese Kirche natürlich auch mit einer Glocke versehen werden. Nach langem Suchen wurde man schließlich im Keller des Stadtkirchenverbands in Braunschweig fündig: hinter Brettern und Bohlen versteckt fand sich eine Glocke, von der Größe her wie geschaffen für unser Vorhaben.

Am 13. August konnte Oberlandeskirchenrat Peter Kollmar in einem festlichen Gottesdienst diese Kirche und ihre Glocke weihen. Zugleich war diese Kirchweihe der Startschuss für ein umfangreiches 14-tägiges Jubiläumsfest. Während dieser 2 Wochen läutete jeden Tag um 18.00 Uhr die Glocke und lud damit ein zu ökumenischer Andacht. Am 1. September endete dieses Ortsfest mit einem großen Festumzug. Damit war leider auch bereits das Ende unserer Feldkirche gekommen: Sie wurde abgebrochen und die Fichten zu Brennholz verarbeitet. (Die Kosten für diese Kirche hielten sich übrigens in Grenzen: der Kirchenvorstand hatte ein Fass Bier und einen Schinken an die Feuerwehr zu „zahlen“.) (Abb. 1)

### 2. Die Glocke läutet in Harvesse

Ein paar Jahre später kam die Glocke wieder zum Einsatz. Diesmal in dem kleinen, politisch und kirchlich zu Wendeburg gehörenden Ort Harvesse. In diesem Ort gibt es eine wunderschöne, im Jahr 1867 erbaute Kirche. Nun war schon seit langem bekannt, dass das Gebälk des Dachreiters mit dem dazugehörenden Glockenträger erneuerungsbedürftig war. Nur, wie so häufig, fehlten die finanziellen Mittel. Im Sommer 2003 war der Zustand so bedrohlich geworden, dass das Bauamt der Landeskirche das Läuten der Glocke untersagen musste. Für das kommende Jahr wurde eine Sanierung in Aussicht gestellt.



Abb.1: Die Feldkirche in Wendeburg.





Abb. 2: Die Glocke ruft zum Gottesdienst in Harvesse.

Um nun trotzdem in den kommenden Monaten nicht auf das vertraute Geläut verzichten zu müssen, bat der Kirchenvorstand die Zimmerei Hans Peters (Wendeburg), einen Glockenstuhl neben der Kirche zu errichten. In diesen Glockenstuhl wurde die Martini-Glocke gehängt. Fast ein Jahr rief sie nun die Harvesser zu Gottesdienst und Gebet – fast ein Jahr lang war sie bei Taufen, Hochzeiten und Beerdigungen zu hören.

Im März 2004 konnte mit den knapp 50.000 € kostenden Baumaßnahmen begonnen werden. Und am 4. Juli endlich erklang nach einem Jahr im Rahmen eines großen Glockenfestes zum ersten Mal wieder die Glocke vom Dachreiter der kleinen Harvesser Kirche. Die Martini-Glocke, die so viele Monate den Harvessern treu gedient hatte, kehrte zurück nach Wendeburg. (Abb. 2)

### 3. Christophorus Kirche an der Autobahn A2

Einen dritten großen Einsatz hatte die Glocke in bzw. bei Wendeburg im Sommer 2005. Viele tausende von Menschen hat sie in den Sommermonaten jenes Jahres zu Andacht, Gottesdienst und Gebet gerufen. Anlass war der evangelische Kirchentag, zu dem damals nach Hannover eingeladen wurde. So war im Kirchenvorstand die Idee



Abb. 3: Die Christophoruskirche an der Autobahn A2.

entstanden, die vielen Gäste, aus den neuen Bundesländern, die über die Autobahn anreisen, kurz vor ihrem Ziel (aber noch auf Braunschweiger Gebiet!) mit einem Reisesegen zu begrüßen bzw. zu verabschieden. Die Raststätte „Zweidorfer Holz-Nordseite“ bot sich für ein solches Vorhaben an; direkt neben der Tankstelle befand sich ein brachliegender Acker, der für diese Aktion geeignet war. Es entwickelte sich die Idee, dort eine temporäre Autobahnkirche zu errichten. Auch die katholische Kirchengemeinde, der Bürgermeister und vor allem der Kulturring des Ortes mit den vielen angeschlossenen Vereinen waren von diesem Vorhaben begeistert und versprachen vollste Unterstützung. Schwieriger gestalteten sich die Verhandlungen mit potenziellen Geldgebern – Banken, Stiftungen und auch das Landeskirchenamt waren ob dieses ungewöhnlichen Vorhabens skeptisch und zurückhaltend.

Nachdem mehrere Architekten Ideen-skizzen eingereicht hatten, entschieden wir uns für einen Entwurf von Wilke Mennerich, der nur aus Gerüsten und Planen das Gotteshaus errichten wollte. Da Herr Mennerich im Herbst 2004 nach Hamburg umzog, übernahm die weitere Planung sein Braunschweiger Freund und Kollege Sandi Morese. Der entscheidende Durchbruch gelang uns am 24. Januar 2005. Auf Einladung der Firma Hünnebeck waren Herr Morese

und der Verfasser an diesem Tag nach Ratingen / Düsseldorf gefahren. In der dortigen Führungsetage konnten wir offensichtlich das Management von unserer Begeisterung anstecken. Man sagte uns zu, die erforderlichen Gerüste für unsere Kirche kostenlos zur Verfügung zu stellen, auch der An- und Abtransport wurde von der Firma ebenso übernommen wie später die Kosten des Statikers. Auch der Landkreis Peine in Gestalt des Kreisbaudirektors Wolfgang Gemba sagte aktive Unterstützung zu. So konnte am 19. April 2005 der symbolische erste Spatenstich erfolgen. Bald darauf hatte das Pfarramt Einquartierung von 4 Mitarbeitern der Firma Pohl (Duisburg), die innerhalb von 2 Wochen den interessanten Bau errichteten. Am 16. Mai (Pfingstmontag) konnte Altbischof Prof. Gerhard Müller in einem wunderschönen Gottesdienst unsere Autobahnkirche St. Christophorus einweihen.

Vertreter anderer Konfessionen (u.a. Erzpriester Boris Ustimenko von der russisch-orthodoxen und Domkapitular Adolf Pohner von der römisch-katholischen Kirche machten deutlich, dass diese Kirche als ökumenisches Gotteshaus allen Christen offen steht. Und die Vertreter der Politik – für den Schirmherrn Ministerpräsident Christian Wulff war Justizministerin Elisabeth Heister-Neumann gekommen – betonten, dass diese offene Kirche für



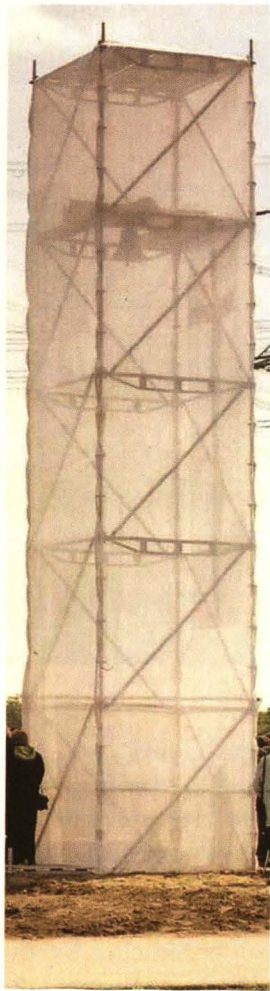


Abb. 4: Der Glockenturm.

alle Bürger unseres Landes ein Ort der Besinnung und Einkehr sein könnte.

Einen Monat lang – bis zum 16. Juni – lud nun die Glocke drei Mal an jedem Tag zu einer Andacht ein. Diese kleinen Andachten mit Psalmlesung und Gebet wurden gestaltet von jeweils einem der Wendeburger Vereine. Aber natürlich begrüßte die Glocke auch zu besonderen Gottesdiensten viele Menschen: So wurde am 22. Mai ein spezieller Russland-Gottesdienst gehalten, als Gast war Pfarrer Manfred Brockmann aus Wladiwostok gekommen. Drei Tage später fand ein „Abend der Begegnung“ statt (zeitgleich mit dem Abend der Begegnung, der in Hannover zur Eröffnung des Kirchentags gefeiert wurde) und wiederum einen Tag später feierten unsere katholischen Mitchristen dort das Fronleichnamfest. Unvergessen auch für alle Beteiligten die Taufe des kleinen Otto, Sohn eines Pfarrerehepaares aus Tallinn in Estland.

Nach den ersten Planungen sollte die Kirche nur einen Monat dort stehen. Aber da u. a. nicht nur die örtlichen Zeitungen ausführlich über die Kirche und die dort stattfindenden Aktionen berichteten, blieb sie doch noch länger als geplant. Zur letzten Andacht am Freitag, den 26. August, durften wir auch unseren Schirmherrn, den Niedersächsischen Ministerpräsidenten, begrüßen. Bald darauf, am 1. September, wurde die Kirche abgebaut.

Nachzutragen wäre, dass die beiden Architekten für dieses eigenwillige Bauwerk mehrere Preise erhalten haben. So konnten sie am 17. November 2005 aus der Hand des Präsidenten der Bundesarchitektenkammer den „Traffic Design Award“ entgegennehmen für das „mutigste und innovativste Verkehrsgebäude 2005“, und einige Jahre später erhielten sie in Hannover den „Preis des Bundes Deutscher Architekten Niedersachsen 2009“.

#### 4. Weidenkirche in Wendeburg

Eigentlich sollte die Glocke noch einen weiteren – und nun unbefristeten – Auftrag in Wendeburg bekommen. Nach dem so erfolgreichen Bau der Autobahnkirche dachte man in Wendeburg über eine Kirche nach, die preiswerter herzustellen sei. Vom Peiner Kreisbaudirektor Wolfgang Gemba kam die Idee mit den Weiden. Als Referent konnte der Schweizer Architekt Prof. Marcel Kalberer gewonnen werden. Am 21. Januar 2006 hielt er im vollbesetzten Gemeindehaus einen Vortrag über das Bauen mit Weidenruten. Er machte das so überzeugend, das sich bald viele freiwillige Helfer meldeten: bereits am 25. Februar fand die erste große „Ernte“ von Weidenruten in der Zweidorfer Feldmark statt. Bereits 2 Monate später, am 28. April, erfolgte der symbolische erste Spatenstich im ehemaligen Pfarrgarten. Und am Pfingstmontag (5. Juni) wurde die „Weidenkirche Friedrich Spee“ von Oberlandeskirchenrat Peter Kollmar geweiht.

Der ursprüngliche Plan, neben der Kirche einen Glockenturm zu errichten, musste allerdings fallen gelassen werden: Weidenruten eignen sich nicht für ein Glockengerüst. Da nun auch das Ende der Amtszeit des Orts Pfarrers abzusehen war, haben wir das Stadtkirchenamt informiert und die Rückführung der Glocke in Aussicht gestellt. Viele Jahre war sie uns in Wendeburg bei unserer Arbeit im Weinberg Gottes ein hervorragendes Werkzeug – wir sind ihr, der St. Martini-Gemeinde und dem, der sie einst gegossen hat, sehr dankbar.

#### Abbildungsnachweis:

Abb. 1, 3 und 4: Archiv Otto Pfingsten;  
Abb. 2: Norbert Meier.



## Anmerkungen „Zur Geschichte des Gauß-Denkmals“ in Braunschweigische Heimat Heft 2, 2011.

**Karl-Heinz Kewel** schrieb: Mein besonders Augenmerk galt dem Artikel über die Geschichte des Gauß-Denkmals und ich habe viel Neues erfahren. Allerdings ist für mich ein Wunsch aus meiner Kindheit über das Denkmal noch nicht in Erfüllung gegangen: Eine Abbildung des Siebzehnecks, auf dem die Statue stehen soll.

In „Weber, Heinrich: Encyclopädie der elementaren Algebra und Analysis. – Leipzig, 1903.“ ist genannt, dass Gauß in seiner „Disquisitiones arithmeticae, Sectio septima.“ – Leipzig, 1801 – den Wunsch geäußert hat, auf seinem Grabmal die Figur des Siebzehnecks zu verewigen. Die Göttinger haben seinem Wunsch nicht entsprochen, wohl aber die Braunschweiger mit dem Gauß-Denkmal.

In dem oben genannten Artikel finde ich keinen Hinweis auf die Darstellung des Siebzehnecks auf der Grundplatte des Sockels, auch in „Biegel, Gerd und Reich, Karin: Carl Friedrich Gauß. – Braunschweig, 2005.“ finde ich keinen entsprechenden Vermerk. Bei einer Veranstaltung im Rahmen des Gaußjahres über das Denkmal im Torhaus Wendenstraße und anschließendem Ausflug zum Denkmal hatte ich eine Kopie des Textes dabei und habe um Diskussion gebeten. Leider hatten alle Teilnehmer von dem Siebzehneck keine Kenntnis, lediglich ein Teilnehmer glaubte sich zu erinnern, die Statue stünde auf einem Kreis.

Meine Fragen: Ist die Figur eines Siebzehnecks tatsächlich vorhanden? Wenn ja, ist sie als Rille oder erhaben beim Gießen in der Grundplatte vorhanden? Ist die Figur vielleicht nur aufgemalt gewesen und im Laufe der Zeit abgewaschen?

**Rolf Ahlers:** Zunächst zum Siebzehneck. Gauß hat, als Neunzehnjähriger, als Erster erkannt, dass man ein regelmäßiges Siebzehneck mit Zirkel und Lineal konstruieren kann.

Aus nahe liegendem Grund – der namensgebende Ururgroßvater stammt aus Wendeburg – habe ich mich bereits vor Jahren intensiv mit der Thematik befasst. Unter anderem habe ich damals auch das Gauß-Denkmal eingehend betrachtet und dabei das Siebzehneck gesucht und gefunden. Es ist nicht als „eck“ – wie wir es vom Dreieck, Viereck usw. kennen – dargestellt, sondern als Strahlenstern. (Abb.)

Die Denkmalsanlage besteht aus der Einfriedigung, darin mittig das eigentliche Denkmal, bestehend aus dem Steinsockel und darauf – aus Metall – die Statue einschließlich Sockel. Das vergoldete Siebzehneck befindet sich – aus Sicht der Statue – an der rechten Seite des Metallsockels.



Abb.: Siebzehneck am Gauß-Denkmal in Braunschweig. Foto: Rolf Ahlers.

### Inscription Denkmalvorderseite:

CARL FRIEDRICH GAUSS  
GEB. 30. APRIL 1777  
GEST. 23. FEBRUAR 1855

### Inscription Denkmalrückseite:

DEM ERHABENEN DENKER  
DER  
DIE VERBORGENSTEN GEHEIMNISSE  
DER WISSENSCHAFT DER ZAHLEN  
UND DES RAUMES ENTSCHELT  
DER DIE GESETZE  
DER HIMMLISCHEN UND IRDISCHEN  
NATURERSCHEINUNGEN ERGRÜNDET  
UND DEM WOHL DER MENSCHHEIT  
DIENSTBAR GEMACHT HAT  
ZUR  
SAECULARFEIER SEINES GEBURTSTAGES  
IN SEINER VATERSTADT BRAUNSCHWEIG  
GEWIDMET VON  
DER DANKBAREN NACHWELT

Inscription am Metallsockel (aus Sicht der Statue: links):

F. SCHAPER fecit BERLIN 1879.  
(= F. Schaper hat [es] gemacht [in] Berlin [im Jahr] 1879.)



# Die Bachstelze

Text und Fotos von Rolf Jürgens

Die Bachstelze wird auch „Wippsteert“ genannt und tatsächlich ist das Schwänzchen dieses Vogels fast immer in Bewegung. Die Bachstelze ist bei uns ein weit verbreiteter Brutvogel. Ihr eigentlicher Lebensraum war früher in Bach- und Gewässernähe.

Heute ist sie in der offenen Kulturlandschaft – oft vom Wasser weit entfernt – auf Äckern, Wiesen, Gärten, Straßen und Wegen anzutreffen und kommt auch oft in menschlichen Siedlungen und Bauten vor. Ihr Gefieder ist hellgrau. Der Nacken, die Kehle sowie die Brust sind schwarz. Im Gegensatz dazu sind der Kopf, die Halsseiten und der Bauch weiß. An dieser auffallenden schwarz/weißen Farbgebung ist die Bachstelze leicht zu erkennen.

Die Bachstelze überwintert im Mittelmeergebiet und in Südschpanien. Bereits Ende Februar/Anfang März kommt sie von dort zurück. Gleich nach der Ankunft verteidigt das Männchen heftig den ausgewählten Brutplatz und das auserkorene Weibchen.

Das Weibchen wird vom Männchen mit gefächertem Schwanz sowie ausgebreiteten und zitternden Flügeln umworben. Das Männchen legt ein regelrechtes Imponiergehabe an den Tag.

Die Bachstelze baut ihr Nest in Halbhöhlen. Sie brütet aber auch beispielsweise in Mauern, unter Brücken, auf Balken

im Schuppen oder in einem Holzstoß. Das Gelege mit den 4 bis 6 Eiern bebrütet das Weibchen allein. Beide Partner füttern dann die geschlüpften Jungen im Nest etwa 14 Tage lang mit Insekten und Larven.

In ihre Überwinterungsgebiete ziehen die Bachstelzen meist erst im November. Vor dem Zug sammeln sie sich in kleinen und manchmal größeren Gemeinschaften, die sich abends im Schilf oder im Gestrüpp von Weiden zum Schlafen einfinden.

Während meiner Reisen nach Südschpanien im Nationalpark Doñana habe ich an tausend überwinternde Bachstelzen beobachten können.

Die Rückkehr der Bachstelzen aus den Überwinterungsgebieten in unser Gebiet beginnt sehr früh, und zwar Ende Februar/Anfang März. Dieser frühe Zeitpunkt kann sehr kritisch werden, da bei Kälteeinbrüchen kaum Nahrung zu finden ist.

Wichtig für aus den Überwinterungsgebieten zurückkehrende Vogelarten ist, dass in Brachgebieten unter Sträuchern und Hecken das alte Laub liegen bleibt, denn hier im alten Laub finden sich gerade zu dieser Zeit viele Kleinlebewesen Asseln, Würmer und Kleinschnecken, die nicht nur für Bachstelze wichtige erste Nahrungsquellen sind.





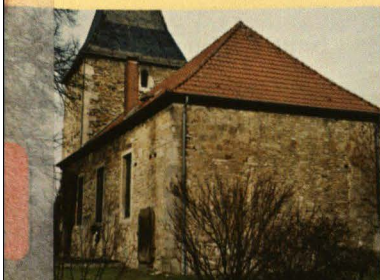


# Braunschweigische Heimat



Braunschweigischer Landesverein für Heimatschutz e.V.

98. Jahrgang, Ausgabe 02/2012



## Aus dem Inhalt:

120 Jahre Braunschweiger Hütte  
des Deutschen Alpenvereins UB Braunschweig

St. Dionysius Areopagita,  
Kirche in Wendhausen

Eisenbahnstrecken im Peiner Land

GG 7/17





Widerstand zum Trotz überraschende und provokante Interpretationen der Situation der ev.-luth. Landeskirche in Braunschweig während der Zeit des Nationalsozialismus erarbeitet und vertritt.

Dietrich Kuessner  
„Ansichten einer versunkenen Stadt –  
Die Braunschweiger Stadtkirchen 1933-1950“  
15,5 x 23 cm, 680 Seiten, Hardcover mit Schutzumschlag  
Verlag Uwe Krebs, ISBN 978-3-932030-59-8, EUR 24,90

Dieses neue Buch von Dietrich Kuessner beschreibt die Geschichte der Braunschweiger Stadtkirchen zur Zeit des Nationalsozialismus. Es beantwortet die Fragen: Wie wurde damals gepredigt? Wie spiegelt sich die Nazizeit in den Gebeten der Kirche wieder? Wie frei waren die Pfarrer bei der Gestaltung der Gemeindebriefe? Es gab Predigten zum Kirchenjahr, aber auch zum Tag von Potsdam am 21. März 1933, zum Putsch Hitlers gegen die SA und das Bürgertum Ende Juni 1934, nach dem Scheitern des Attentats am 8. November 1939, zum Kriegsverlauf 1940, deutende Predigten zur Zerstörung der Stadtkirchen im Oktober 1944 und zur Besetzung der Stadt im April 1945. Ein Braunschweiger Sonderfall war der Prozess gegen den Landesbischof Beye im März 1934, dessen Aktenbestand in diesem Buch erstmals veröffentlicht wird. Die 34 Kapitel geben auf 680 Seiten Einblicke in die damalige arische Gesellschaft Braunschweigs und bedeuten einen Beitrag zur Stadtgeschichte Braunschweigs in jener Zeit. Landesbischof Prof. Dr. Weber schreibt im Vorwort: Kuessners Verdienst ist es, dass er manchem

Abbildungen Titelseite:

oben:  
Historische Stele in Bortfeld  
(Seite 32)

mitte:  
Die „Schokoladenseite“ der  
sanierten Braunschweiger  
Hütte mit der Terrasse.  
Links der Karleskopf mit  
Gipfelkreuz. Foto: Dieter  
Heitefuß (Seite 3)

unten links:  
Die Kirche in Wendhausen  
(Seite 9)

unten rechts:  
Eisenbahnstrecken im Peiner  
Land (Seite 6)

3	120 Jahre Braunschweiger Hütte von David Mache	Die Faszination der Berge
6	Eisenbahnstrecken im Peiner Land von Manfred Grunert	Teil II – Die Hauptstrecken
9	St. Dionysius Areopagita von Falko Rost	Die Kirche in Wendhausen im ehemaligen Landkreis Braunschweig
16	Das Schwarzkohlchen von Rolf Jürgens	Im Landschaftsschutzgebiet „Teichwiesen Barnstorf und Große Wiese Warle“
17	Otto Wilke von Rolf Ahlers	Der Erfinder der Rübenschnitzmaschine
23	Pfarrer August Engel von Bernhard Kiekenap	... und die Schapener Konservenfabrik
28	Wirtschaftliche Größe und politische Vormacht: von Gerd Biegel	Braunschweig in der Hansezeit
29	Zur Hanse von heute von Rolf Ahlers	Von Hansetagen und Hansemärkten
30	Helmstedt im Westentaschenformat von Matthias Krüger	Ein Reiseführer von 1686
32	Historische Stele von Rolf Ahlers	... auf dem Kirchhof Bortfeld

Rubriken

Neue Bücher	2
Impressum	29



# 120 Jahre Braunschweiger Hütte – und ewig bleibt die Faszination der Berge

Text von David Maché | Fotos von Dieter Heitefuß

Der Deutsche Alpenverein (DAV) hat die Braunschweiger Hütte für 1,35 Millionen saniert. Jetzt – zum 120. Geburtstag – besuchten viele Bergfreunde aus der Region die traditionsreiche Alpinisten-Unterkunft. (Abb. 1) Was hat sich seit der Grundsteinlegung 1892 verändert? Eine Spurensuche rund um die Jubiläumsfeier.



Abb. 1: Die Ehrengäste – unter ihnen Dr. Gert Hoffmann (H), Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig und Gerhard Glogowski (G), ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig, – und die Wirtsleute stellten sich dem Fotografen.

## Die Reise

Braunschweig Hauptbahnhof, 5.58 Uhr. Zwischen Geschäftsreisenden, die Lackschuhe und ihre Aktentäschchen tragen, falle ich auf: schwere Bergstiefel, großer Rucksack. Ab München sitzt dann ein Pärchen nebenan, das übers Wochenende nach Venedig fährt. Sie diskutieren, wie sie verhindern, dass Fotos ihrer trauten Zweisamkeit im Internet entdeckt werden.

Solche Probleme kannte der Oberpostsekretär Richard Schucht nicht. Er und 14 weitere Herren hatten 1884 die Braunschweiger Alpenvereins-Sektion gegründet und sich das Tiroler Pitztal als Arbeitsgebiet ausgesucht. Die herzoglichen Beamten und Akademiker – Arbeiter konnten sich Urlaub nicht leisten – wollten eine Schutzhütte und Wege bauen. In einem seiner ersten Berichte empfahl Schucht, die knapp 50 Kilometer vom Bahnhof Imst bis zum Talschluss nicht mit der rumpelnden Postkutsche zu fahren, sondern „fußwandernd die Gegend genüsslich in sich aufzunehmen.“ Ich nehme trotzdem den Bus. Ein großes Plakat wirbt für das Pitztaler Skigebiet: „Tirols höchster Gletscher.“

## Das Pitztal

Eng, schattig und karg ist das Tal zwischen den steilen Flanken der Öztaler Alpen. Ganz unten rauscht die Pitze, ein wilder grau-blauer Gletscherbach. Arzl, Wenns, Jerzens und

St. Leonhard heißen die Talgemeinden. Schmucke Kirchen, uralte Bauernhöfe und riesige Hotels stehen nebeneinander. Jetzt, im Altweibersommer, ist wenig los. Aber schon bald beginnt der Après-Ski-Rummel. Die Gletscherbahn fährt bis auf 3440 Meter, die Betreiber versprechen Schneesicherheit von September bis Mai. Die Skifahrer haben einen gewissen Wohlstand gebracht. Vor 120 Jahren herrschte in Tirol noch bittere Armut. Bauern verkauften ihre Kinder ins Schwabenland, wo sie sich als billige Arbeitskräfte verdingen mussten. Mit den ersten Gästen aus Deutschland – im Pitztal waren auch die Alpenvereinssektionen Cottbus, Frankfurt und Chemnitz engagiert – ging es langsam aufwärts. Heute zählen die Hoteliers im Tal knapp eine Million Übernachtungen pro Jahr. Zum smaragdgrünen Riffelsee gibt es eine Seilbahn und auch rings um die Braunschweiger Hütte wird Ski gefahren: Im Osten, vom Ötztal aus, auf dem Rettenbach- und Tiefenbachferner, im Westen auf dem Pitztaler Gletscher. Mittlerweile geraten Massentourismus und Naturschutz in Konflikt. Der DAV lehnt weitere Erschließungsprojekte in Tirol rigoros ab. Rupert Hosp, Bürgermeister von St. Leonhard, sagt, er wolle einen Interessenausgleich zwischen Gletscherbahn und Alpenverein, zwischen Ski- und sanftem Sommertourismus. „Schließlich ist die Braunschweiger Hütte ein wunderschöner Ort und die Wiege des Tourismus bei uns. Wir können dem Alpenverein nur dankbar sein.“ – Kurz nach 16 Uhr, zehn Stunden nach meinem Start in Braunschweig, hält der Bus am Ende der Talstraße. Die Sonne steht tief, kein Wölkchen am Himmel. 1000 Höhenmeter liegen vor mir. In zweieinhalb Stunden will ich oben sein.

## Der Aufstieg

Bevor der Deutsch-Oesterreichische Alpenverein Wege und Hütten baute, galten die Berge als Heimstatt des Teufels. In Fels- und Gletscherspalten sollten Hexen, Zwerge und Drachen lauern. Noch um 1850 pilgerten die Pitztaler zum Mittelbergferner und beteten, dass der Gletscher nicht noch tiefer hinabstoßen möge. Heute ist der Eisstrom zwei Kilometer kürzer und etwa 100 Meter dünner. Durch die tauende Zunge frisst sich ein Fahrweg für Pistenraupen. Die Braunschweiger Hütte liegt über dem von Spalten zerrissenen Gletscher. Den lawinensicheren Standort mit Blick auf die majestätische Wildspitze hatten Schucht und der Geheime Baurat Pfeifer 1890 ausgesucht – eine geniale Wahl. Zwei markierte und gesicherte Wanderwege führen aus dem Pitztal herauf: Der Jägersteig am Sonnenhang und der Wasserfallweg. (Abb. 2) Ich entscheide mich für letzteren. Unterwegs treffe ich zwei junge Männer, die auf dem Europäischen Fernwanderweg E5 die Alpen überqueren, in sechs Etappen von Oberstdorf nach Meran. „Zu Fuß über die Alpen – das war schon lange mein Traum“, sagt einer der beiden.





*Abb. 3: Der Hüttenweg aus dem Pitztal ist markiert und an felsigen Stellen gesichert. Wanderer steigen ab Mittelberg zweieinhalb Stunden und tausend Höhenmeter auf – eine schweißtreibende Angelegenheit.*

### Die Ausrüstung

Die Weitwanderer legen ihre Teleskop-Stöcke zur Seite, setzen ihre riesigen Rucksäcke ab und kramen ihre ultraleichten Trinkflaschen hervor. So eine Ausrüstung hatten die Pioniere

vor 120 Jahren natürlich nicht. In einem alten Alpenvereins-Jahrbuch heißt es zur Kleidung im Gebirge: „Der Anzug darf nicht zu leicht sein. Man bevorzugt haltbare Stoffe wie Cord, Manchester und dergleichen. Der Mantel darf nicht absolut wasserdicht sein, weil man sonst zu heiß wird. Die Wäsche ist nach den sonstigen Lebensgewohnheiten einzurichten. Die Schuhe müssen aus bestem Material bestehen, sehr starke Doppelsohlen und kräftige Vernagelung haben. Sehr wichtig ist es, die Haut gegen Sonnenbrand zu schützen. Wer ohne Schutz in die Höhensonne geht, muss sein Tun mit Schmerzen und schlaflosen Nächten bezahlen.“ Heute wetteifert ein gutes Dutzend Anbieter um die Gunst der Outdoor-Gemeinde. Funktionsunterwäsche trocknet angeblich schneller als sie durchgeschwitzt ist. Hightech-Schuhe sollen atmen, trotzdem müffelt es in den Hüttenfluren ganz gewaltig nach Käsefüßen. Kletterer und Extrembergsteiger profitieren von neuen Sicherungsmethoden, stabileren Seilen, effektiverem Kälteschutz. Doch Ausrüstung hin oder her – die sportliche Herausforderung beim Bergsteigen bleibt. Ich wische den Schweiß von der Stirn, schnaufe, muss meinen inneren Schweinehund überwinden. (Abb. 3) Über einer Felsbarriere taucht zum ersten Mal die Hütte in der Abendsonne auf. Noch eine Stunde.

### Die Hütte

Oben. (Abb. 4) – Hüttenwirt Stefan Neurauter schenkt gleich ein Schnapserl aus. Ich bringe meine Sachen aufs Zimmer und verschwinde unter der Brause. Zwei Duschen pro Etage, ein Trockenraum für Schuhe und Kleidung, Wiener Schnitzel und Kaiserschmarrn à la carte – so komfortabel geht es auf 2759 Meter Höhe zu. Früher übernachteten Gäste noch auf Heu und wuschen sich im Trog vor dem Eingang. Heute wird Wasser mit einer Solaranlage erwärmt, im Keller steht eine Holzpellet-Heizung. Fenster, Wände und das Dach sind wärmegeklämmt. Seit der Sanierung entspricht alles der strengen Brandschutzverordnung. Und doch ist der massive Naturstein-Bau eine ursprüngliche Bergsteigerunterkunft geblieben. Die gemütliche Gaststube wurde ganz bewusst nicht verändert. Für Architekt Hans Feldhusen, der viele Alpenvereinshötten saniert hat, war es wichtig, den Charakter zu erhalten: „Die Leute sagen: ‚Eigent-



*Abb. 4: Die „Schokoladenseite“ der sanierten Braunschweiger Hütte mit der Terrasse. Links der Karleskopf mit Gipfelkreuz.*



*Abb. 5: Seit 1892 wacht der Braunschweiger Löwe über das Pitztal. Auf der anderen Talseite liegt der Rifflsee eingebettet in die Berge des Kaunergrates.*



lich ist es wie immer: Das ist für uns das größte Lob.“ Bei den Bauarbeiten haben in den vergangenen drei Jahren 31 Braunschweiger angepackt. 8000 Stunden Eigenleistung – nur so konnte der Zweigverein die Investition stemmen. Die Hüttenwarte Sigbert Goebel und Armin Rogge haben die Arbeiten koordiniert, Sektionsvorsitzender Walter Sprenger hat den Finanzplan aufgestellt. Sie sind die Erben Richard Schuchts und des Baurates Pfeifer. Heute gibt es im DAV klassische Alpinisten und jugendliche Kletter-Cracks, Wanderer in Kniebundhosen und Skifahrer in Bogner-Schneeanzügen. Sie alle verbin-

det die Faszination der Berge. Während in der Gaststube der Hüttenzauber losgeht, leuchten draußen Gipfel und Firnfelder glutrot im letzten Sonnenlicht. Auf der Terrasse ist es unglaublich still, nur das Rauschen des Gletscherbachs ist leise zu hören. (Abb. 5) Mark Twain schrieb 1878 in seiner Reiseerzählung „Bummel durch Europa“ über die Alpen: „Berge und Gletscher können ihrem Betrachter jede Einbildung nehmen und die Bedeutung des eigenen Ichs durch ihre erhabene Gegenwart auf Null reduzieren.“ Twains Zeilen haben nichts an Gültigkeit verloren. Die Faszination der Berge ist ungebrochen.

Die Braunschweiger Hütte liegt in den Öztaler Alpen bei Mittelberg am Ende des Pitztals.

Kontakt:

Braunschweiger Hütte D.A.V.

Sektion Braunschweig;

Pächter: Cilli Auer

Stillebach 236

A-6481 St. Leonhard

T. 0043 6645353722

E-Mail:

office@braunschweiger-huette.at

## Braunschweiger Hütte im Pitztal auf 2759 m E 5 Wanderwege von Mittelberg



Abb. 2: Die beiden Wanderwege zur Braunschweiger Hütte.



# Eisenbahnstrecken im Peiner Land

## Teil II – Die Hauptstrecken

Text und Fotos von Manfred Grunert

Die älteste Eisenbahnverbindung im Landkreis Peine ist die Strecke von Hannover nach Braunschweig. Bereits 1834 – also vor der Eröffnung der ersten deutschen Bahnlinie von Nürnberg nach Fürth – gab es Überlegungen zum Bau dieser Verbindung zwischen den beiden wichtigsten Städten unserer Region. Eine Ursache, die einer raschen Ausführung im Wege stand, war aber ein konkurrierender Entwurf zur Einbeziehung Hildesheims anstelle einer Linienführung über Lehrte und Peine in die Verbindung. Hierbei wäre zwar die dritte wichtige Stadt angebunden worden, die Linienführung hätte aber einen erheblichen Umweg bedeu-

tet. Weiterer wichtiger Grund war – auch in militärischer Hinsicht – die Streckenführung über eine Staatsgrenze, nämlich zwischen dem Herzogtum Braunschweig und dem Königreich Hannover, die einen Interessenausgleich erforderte.

Schließlich kam es 1842 bis 1844 zum Bau der Bahnstrecke. Braunschweig verfügte zu diesem Zeitpunkt bereits über eine Eisenbahn, nämlich die 1838 fertig gestellte Strecke über Wolfenbüttel nach Bad Harzburg, die die erste deutsche Staatseisenbahn darstellte. Für Hannover, dessen König dem Gedanken an Eisenbahnverbindungen weitaus kritischer gegenüberstand, war die Verbindung nach Braunschweig das erste Projekt dieser Art. Am 11.12.1843 wurde die aus Lehrte kommende Teilstrecke in Peine feierlich eröffnet. Bekanntheit erlangte dabei die erste Textzeile eines eigens dazu von einem Peiner Lehrer komponierten Liedes „Peine bricht, Peine bricht sich Bahn im Hoffnungslichte“. Die Stadt erhielt ein Empfangsgebäude erst im Jahre 1845. Vorher diente ein weiter westlich – bei Telgte – gelegenes Provisorium als Bahnstation. Die Strecke wurde anfangs nur von wenigen Zügen benutzt. 1851 waren dies zwischen 6.00 Uhr morgens und 9.00 Uhr abends (letzteres bedeutet heute 21.00 Uhr) lediglich 4 Personenzugpaare. Heute liegt das Aufkommen bei täglich bei über 150 Personen- und Güterzügen.

Der – von Westen kommend – erste Bahnhof der Strecke im Kreisgebiet Peine war Hämelerwald. 1845 befanden sich an der Stelle des heutigen Ortes nur Wohnhäuser für Schranken- und Weichenwärter der Eisenbahn. Mit der Errichtung eines Gasthauses schuf der Gutsbesitzer und Händler Siemering die Voraussetzung für eine Haltestelle. Aus dieser entwickelte sich der heutige Ort mit mehreren Ziegeleien und anderen kleinen Betrieben. Inzwischen gehört Hämelerwald zur Region Hannover und verfügt als erster Tarifpunkt des Verbundes Großraum Hannover (aus östlicher Richtung kommend) über ein beträchtliches Reisendenaufkommen auch aus unserem Kreisgebiet. Erst 1899 wurde in Vöhrum eine Bahnstation eingerichtet. Zeitweise hatte der Bahnhof ein bedeutendes Güteraufkommen aus dem Bereich Ilsede (siehe Teil I: Peine-Ilseder Eisenbahn). Heute ist Vöhrum nur noch ein Haltepunkt im Personenverkehr; ein Empfangsgebäude existiert seit 1982 nicht mehr.

In Peine entsprach das Empfangsgebäude von 1845 schon bald nicht mehr den Verkehrsbedürfnissen, sodass 1873/74 daneben ein neues Gebäude errichtet wurde. (Abb. 1) Schlichter als der Bau von 1845 gehalten, wurde es anfangs als „Provisorium“ bezeichnet, aber erst 1961 durch einen zeitgemäßen Neubau ersetzt, der dann schon Mitte der 1990er Jahre wieder vom heutigen Gebäude abgelöst wurde. So wurde das „Proviso-

Abbildungen von links nach rechts:

**Abb. 1:** Die beiden früheren Empfangsgebäude von Peine. Links das von 1845, rechts das „Provisorium“ von 1873/74. (Quelle: Stadtarchiv Peine)

**Abb. 2:** In den 1960er Jahren beherrschte die Dampflok noch den Betrieb, hier eine Güterzuglok vor dem östlichen Teil des Peiner Walzwerkes. (Foto: Johann-Wolfgang Schmidt)

**Abb. 3:** Elektrischer Zugbetrieb in Peine in den 1970/80er Jahren. (Foto: Thomas Severin)

**Abb. 4:** Das stattliche Empfangsgebäude von Meinersen im März 1987. Noch ahnt niemand, dass hier wenige Jahre später die Bahnstrecke elektrifiziert und für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaut wird. (Foto: Manfred Grunert)

**Abb. 5:** Rangierlokomotive in den weilläufigen Anlagen des Bahnhofes Groß Gleidingen am 24.04.1995. (Foto: Manfred Grunert)

**Abb. 6:** Das ehemalige Empfangsgebäude des Haltepunktes Alvesse. 1987 hielt hier schon kein planmäßiger Zug mehr; nur die nahegelegenen Schranken wurden vom Gebäude aus noch bedient. (Foto: Manfred Grunert)





rium“ das bisher längstlebige Peiner Empfangsgebäude. Erhebliche Bedeutung kam in Peine aber auch dem Güterverkehr zu. Dies war und ist vor allem dem Walzwerk und auch dem inzwischen errichteten Elektrostahlwerk zu verdanken, heute zur Salzgitter AG gehörend. Das Aufkommen an Güterzügen ist eines der größten im Raum Hannover/Braunschweig. (Abb. 2)

Nächste Station an der Strecke nach Braunschweig, am 19.05.1844 eröffnet, war Woltorf. Damals sprach man dort von der Eisenbahn noch als „Dei erste Kutsche uhne Peere“, bestand die Zustiegsmöglichkeit bis 1988. In diesem Jahre wurde neben Broitzem auch der Haltepunkt Sierße aufgegeben. Sierße blieb einer der kürzestlebigen Halte der Umgebung, denn er war erst 1952 eingerichtet worden. Dagegen erfreut sich Vechelde noch heute eines Bahnhofes. Das stattliche Empfangsgebäude aus dem Jahre 1864/65, das Ähnlichkeiten mit dem von Wolfenbüttel aufwies, wurde allerdings 1979 durch einen funktionalen, aber optisch weit weniger ansprechenden, Neubau ersetzt. Vechelde ist heute der einzige verbliebene Halt zwischen Peine und Braunschweig. Letzter Halt im heutigen Kreisgebiet Peines auf dieser Strecke war der Bahnhof Groß Gleidingen – neben Peine und Plockhorst einer der wichtigen Knotenpunkte für Staatsbahngleise. Auf ihn wird später noch eingegangen. Wenig östlich davon, aus westlicher und östlicher Richtung befahrbar, befindet sich hier der Anschluss zum Übergabebahnhof Salzgitter-Beddingen, in dem Güterverkehr zwischen der Deutschen Bahn AG und der Salzgitter-AG abgewickelt wird. Hierüber werden auch Güterwagen vom und zum Volkswagenwerk Salzgitter und einiger anderer Industrie-

betriebe bewegt. Bis in die 1980er Jahre gab es auch eine durchgehende Verbindung der Deutschen Bundesbahn zur ehemaligen Braunschweigischen Landeseisenbahn über den Bahnhof Hoheweg.

Die Strecke gehört zu den wichtigsten Magistralen in Niedersachsen. Sie ist zweigleisig und seit Ende der 1970er Jahre elektrifiziert (Abb. 3); bis dahin war sie eine der letzten Strecken in Niedersachsen und der damaligen Bundesrepublik überhaupt, auf der planmäßig noch Dampflokomotiven eingesetzt wurden. Diese waren vorwiegend in den beiden letzten Bahnbetriebswerken der Region, Lehrte und Ottbergen (bei Hötter), stationiert. Erhebliche Bedeutung kommt der Strecke heute als Teil einer Verbindung Osteuropa/Berlin-Ruhrgebiet/Rheinland-Westeuropa im Transit-Güterverkehr zu.

Mit den gestiegenen technischen Möglichkeiten der Eisenbahn wuchs auch der Wunsch nach schnellerer Fortbewegung. Züge aus dem Rheinland über Hannover Richtung Berlin und umgekehrt nahmen in unserem Gebiet auf der kürzesten Verbindung den Weg durch den Kopfbahnhof Braunschweig. Hier war stets ein längerer Aufenthalt notwendig, da die vorn in den Bahnhof eingefahrene Lokomotive durch eine ersetzt werden musste, die den Zug, hinten ansetzend, weiter beförderte. Die südlich Braunschweigs über Börßum, Jerxheim und/oder Eilsleben/Oschersleben verlaufenden Alternativen führten von Westen her durch das Weserbergland und das Harzvorland und hatten damit topografisch schwieriger zu trassierende und längere Verläufe.

Als wirtschaftlichere Alternative wurde in den 1860er Jahren von der dama-

ligen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft eine neue Strecke geplant und gebaut, die ausdrücklich für schnelle Fahrten ausgelegt war – die Berlin-Lehrter Eisenbahn. Sie durchquerte unser Kreisgebiet im Norden auf einer Länge von nur etwa 6 Kilometern. Aus westlicher Richtung war hier Dedenhausen der erste Bahnhof. Hier wurde in den Jahren 1908/9 eine Anschlussbahn zum Kali-Bergwerk Oedesse gebaut, die sich aber keiner langen Lebensdauer erfreute. Mit Aufgabe des Bergwerkes verschwand sie schon ab 1936 wieder. Die Trasse ist zum Teil heute noch auszumachen; besonders nördlich der Eddesser Seewiesen parallel zur Hauptstrecke zeugen noch Durchlässe und Reste von Brücken von ihr. Dedenhausen erhielt ein zweistöckiges Empfangsgebäude, das heute nicht mehr existiert.

Erst mit dem Bau der Bahnstrecken von Braunschweig nach Celle und der Anschlussstrecke nach Peine erhielt Plockhorst (siehe Teil I: Die Nebenstrecken) einen Bahnanschluss. Das Empfangsgebäude lag zwar an der Hauptstrecke, da die Nebenstrecken sich ja auf dem Damm oberhalb des Ortes befanden; das Gebäude wurde aber im einheitlichen Stil der kleinen Strecken ausgeführt. Nach deren Niedergang verlor Plockhorst auch den Anschluss an die Hauptstrecke; im Mai 1988 hielt hier planmäßig der letzte Zug.

Durch seine Lage in Ohof – damals noch zum Kreis Peine gehörig – sei hier als dritter der Bahnhof Meinersen erwähnt. Der Bedeutung des alten Amtssitzes angemessen, erhielt er dessen Namen und ein stattliches Empfangsgebäude, das heute noch existiert, betrieblich aber nicht mehr genutzt wird. (Abb. 4)





Bemerkenswert auf der Strecke war hier der Einsatz der schnellsten verfügbaren Lokomotiven der Reichsbahn; sie war ja für rasche Fahrten relativ geradlinig und in der Ebene trassiert. Bekannt wurden hier z. B. die Versuchsfahrten mit dem „Schienenzeppelin“ Anfang der dreißiger Jahre. Nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze machte sie nach jahrzehntelanger untergeordneter Bedeutung als Bahn im „Grenzland“ wieder „Karriere“. Sie wurde elektrifiziert und für den Hochgeschwindigkeitsverkehr von Hannover nach Berlin hergerichtet. Für den Schienenverkehr im Landkreis Peine hat sie heute allerdings keine direkte Bedeutung mehr. Plockhorst hat, wie beschrieben, seinen Bahnanschluss verloren. Dedenhausen gehört heute zur Region Hannover, Ohof zu Meinersen und damit zum Landkreis Gifhorn. Die durchgehenden Züge Hannover-Berlin wurden bis nach dem Fall der innerdeutschen Grenze mit Diesellokomotiven gefahren. Schnellzüge halten zwischen Hannover und Wolfsburg nicht mehr. Pendler aus dem Nordkreis steigen in Dedenhausen und Dollbergen zu, von denen aus die Landeshauptstadt zum günstigen Großraumtarif erreichbar ist.

Zur Zeit regelmäßig in der Presse vertreten ist die dritte Hauptstrecke, die

Verbindung von Braunschweig nach Hildesheim; wird sie doch, wie jahrelang geplant, jetzt zweigleisig ausgebaut und damit zu einer „echten Hauptbahn“. Konzipiert war sie ursprünglich einst als Verlängerung der Bahnstrecke Löhne-Elze-Hildesheim, die vom „Eisenbahnkönig“ Bethel Henry Strousberg im 19. Jahrhundert gebaut wurde. Unsere Verbindung wäre dann eine nicht unbedeutende Privatbahnstrecke geworden. Es kam jedoch anders: durch wirtschaftliche Schwierigkeiten zerfiel das „Imperium“ Strousbergs und die Strecke Braunschweig-Hildesheim nahm 1888 die Königlich-Preussische Eisenbahn-Verwaltung in Betrieb.

Die Strecke zweigt in Groß Gleidingen von der Verbindung Braunschweig-Hannover ab. Groß Gleidingen wurde damit neben Peine und Plockhorst zum dritten wichtigen Bahnknotenpunkt in unserem Gebiet. (Abb. 5)

In Groß Gleidingen halten seit Jahren keine Reisezüge mehr; das Empfangsgebäude ist aber noch größtenteils erhalten und dient heute als Wohnhaus. Einst unterquerte eine schmalspurige Rübenbahn, die sogenannte „Veilchenbahn“ die Anlagen des Bahnhofes. Sie verband die Zuckerfabriken Üfingen und Broitzem und besorgte

die Abfuhr der Rüben von den dazwischenliegenden Feldern. Von Groß Gleidingen bis zur Zuckerfabrik Broitzem verlief sie parallel zu unserer Hauptstrecke.

Die nächste Station in Richtung Hildesheim war Alvesse. Auch hier existiert das kleine Empfangsgebäude noch – allerdings baulich verändert. (Abb. 6) Weiter ging die Fahrt nach Broistedt. Seit den 1980er Jahren musste der Bahnhof zweimal seinen Namen verändern; zunächst in „Broistedt-Salzgitter Nord“ und dann (kommunalpolitisch korrekt) in „Lengede-Broistedt“. Auch hier wird die Strecke von einer privaten Bahn gekreuzt, nämlich der Strecke der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (siehe Teil 1: Die Nebenstrecken). Unmittelbar nördlich der Gleisanlagen erstreckten sich einst die Anlagen der Eisenerzschächte des Lengeder Revieres, was sich auch auf das Güteraufkommen der Strecke auswirkte. Broistedt besitzt – neben einem größeren Stellwerk – sein Empfangsgebäude ebenfalls noch, aber auch dieses steht nicht mehr den Reisenden zur Verfügung, sondern wird anderweitig genutzt.

Letzte Station, bevor die Schienen in Richtung Hildesheim das Peiner Land verlassen, ist die Station Woltwiesche. (Abb. 7) Von den Hochbauten ist hier lediglich ein Stellwerk zu nennen; im Zuge des zweigleisigen Ausbaues der Strecke wird es aber in Kürze ebenfalls verschwinden. Früher wurden auch hier größere Gütermengen verladen. Vom höher gelegenen Kalkwerk in Barbecke führte eine Seilbahn die Erzeugnisse dem Bahnhof zu.

Es ist, wie so vieles auf unserer Bahnreise, Vergangenheit. Übrig sind heute drei gut ausgelastete elektrifizierte Hauptstrecken der Deutschen Bahn, von denen aber nur noch zwei – Hannover-Braunschweig und Braunschweig-Hildesheim – Zugangsstellen auf Peiner Gebiet aufweisen, sowie eine ebenfalls noch befahrene Privatstrecke, die ausschließlich dem Güterverkehr dient, die Zeiten ihrer größten Auslastung aber schon hinter sich hat. Mögen sie uns noch lange Nutzen bringen und – über gelegentliche Sonderfahrten – noch ab und zu an vergangene Zeiten erinnern.



Abb. 7: Ein Nahverkehrszug von Hildesheim nach Braunschweig in damals „klassischer“ Farbgebung fährt in den Bahnhof Woltwiesche ein, 16.08.1991. (Foto: Manfred Grunert)



# St. Dionysius Areopagita –

die Kirche in Wendhausen im ehemaligen Landkreis Braunschweig – ihre Beziehung zur dortigen Burg und Ortschaft und ihre Baugeschichte.

Text und Fotos von Falko Rost

Die Kirche in Wendhausen zeigt noch heute ihre mittelalterliche Grundsubstanz mit Ergänzungen des frühen 19. Jahrhunderts. (Jh.). (Abb. 1 und Abb. 2) Ihre seltene Widmung bezieht sich auf den fränkischen Nationalheiligen St. Dionysius. So lässt sich die Kirchengründung in der Zeit der fränkischen Eroberung und Kolonisation des Sachsenlandes etwa anfangs des neunten Jh. vermuten. Beurkundete Nachrichten über Wendhausen setzen zwar erst im 12. Jh. ein (GOV). Jedoch gibt es interdisziplinäre Forschungen<sup>1</sup>, die sowohl den karolingischen Ursprung des Ortes „Witiethusen, Wenethusen“ als fränkischen Stützpunkt am Flusslauf der Schunter, unweit der Fernstraße zwischen Harz und Altmark als auch eine dazu gehörige Kirche mit fränkischem Patrozinium nahe legen. Im Mittelpunkt dieser Arbeit steht die Kirche. Reizvoll erscheinen aber die Forschungen über die Frühzeit des bemerkenswerten Ortes. Darüber hinaus sind Verknüpfungen mit Veröffentlichungen über Ereignisse und herausragende Persönlichkeiten in Wendhausen<sup>2</sup> möglich.

Eine die Burg in Wendhausen betreffende Forschungsarbeit<sup>3</sup> lässt die Annahme zu, dass die 1175 erwähnten welfischen Ministerialen „de Witiethusen“ (= die Burg) zur Machtsicherung und Güterverwaltung ihrer Dienstherren im Schunterraum besetzt hatten. Es ist wahrscheinlich, dass zu dieser Zeit bereits die erst 1328 erwähnte Wasserburg in welfischem Besitz vorhanden war. Folgerichtig wird 1175 zur Burg schon der Wirtschaftshof und die zugehörige Wassermühle gehört haben. Zur Anlage der erst 1480 erwähnten Mühle musste zuvor der Mühlgraben, der bis heute auch den Wassergraben der Burg speist, (Siemers) angelegt werden. So entstand der von zwei Armen der Schunter gebildete Werder, auf dessen höchstem Bereich sowohl die Burg, als auch die östlich angrenzende kleine Siedlung mit der 1299 erstmals genannten Kirche lagen. (Abb. 3) Die Burg, das spätere Schloss, bestimmte in seiner wechselvollen Geschichte (BuK, Kretzschmar) bis weit ins 19. Jh. die Geschehnisse von Kirche und Gemeinde Wendhausen. Das Herzogshaus bzw. dessen jeweiliger Pfandschafts- oder Lehnsnehmer war in der Regel sowohl einflussreichster Grundherr als auch Patron der Kirche und zuständiger Gerichtsherr.

## Frühe Nachrichten, Patronat

Ein Beispiel für eine fränkische Kirche im Raum östlich der Oker anfangs des 9. Jh. bietet Erbe mit St. Dionysius in Derenburg an. Auch diese an einem fränkischen Stützpunkt und einer Fernstraße gelegen. Die Kirche in Derenburg wie auch die vermutete in Wendhausen war notwendigerweise die Eigenkirche eines örtlichen Grundherren<sup>4</sup>. Er baute sie, stiftete ihren Unterhalt durch Ländereien, bestellte den Geist-

lichen und verfügte über sie in jeder Hinsicht. Wenn die fränkische Kirchenstiftung im 12. Jh. noch bestanden hat, so musste an ihr wie damals verpflichtend, das Eigenkirchenrecht auf das Patronatsrecht reduziert werden. Die Herren von Wendhausen saßen im 12. Jh. und später auf der Burg. Es ist denkbar, dass sie das Patronat angestrebt haben, darüber ist jedoch nichts bekannt. Die von Wendhausen standen mit der Burg nicht mehr in Beziehung, als diese bei den welfischen Teilungen seit 1328 Bedeutung hatte (Kretzschmar), sie sind wohl mit den gleichnamigen Patriziern dieser Zeit in Braunschweig (GOV) in Zusammenhang zu bringen. So wird man annehmen können, dass das Herzogshaus zur Ergänzung des örtlichen Einflusses frühzeitig sein erst 1388 (GOV) genanntes



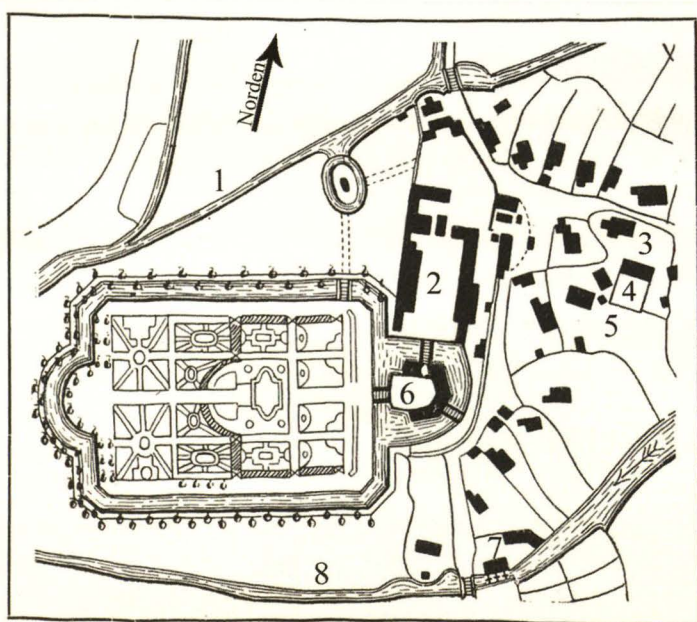
Abb. 1: Kirche Wendhausen, Ansicht Südost, 2011. Foto: Falko Rost.

Abb. 2: Kirche Wendhausen, Ansicht Süd, 2011. Foto: Falko Rost.



Patronat der 1299 vorhandenen Pfarrkirche innegehabt hat. Zu den Verpfändungen der Burg im 14. und 15. Jh. an Adelsfamilien gehörte in der Regel auch das Patronat (GOV). Ob es die Stadt Braunschweig während ihrer Pfandschaft ab 1401 besaß, ist unklar. Damals war die Stadt auch eher an der Burg zur Sicherung der Handelsstraße, der jetzigen B 248 interessiert (Kretzschmar). Braunschweig hatte 1569 einen Vergleich mit Herzog Julius, der soeben die Reformation des Landes verfügt hatte, erzielt. Ihr waren unter anderem die Gerichte Eich (westlich der Stadt) und Wendhausen zu Lehen überlassen worden. Beide Partner waren an den Patronaten der Kirchen dieser Gebiete interessiert. In Wendhausen behielt sich der Herzog das Patronat mit der Belehnung der Pfarrer vor. Der Stadt verblieb deren Präsentation, sie setzte jedoch auch die Kontrolle des geistlichen Rechnungswesens durch. Bei den tief greifenden Streitigkeiten zwischen Stadt und Herzogshaus, die Wendhausen belasteten und 1602 zur Zerstörung der Burg führten, blieb Braunschweig im Besitz beider Gerichte bis zum Ende der Selbstverwaltung 1671 (Spiess). Die Stadt scheint aber die Berufung des Predigers Johann Balemann, College an der Schule St. Aegidien, Braunschweig, 1643 und 1657 beeinflusst zu haben (Beiß). Das Patronat gehörte zum Lehen über Rittergut und Dorf Wendhausen des Kanzlers Philipp Ludwig Probst von Wendhausen 1671 bis 1718 (Capelle). Nachdem der Diplomat und Minister Graf Konrad Detlev von Dehn 1717 die Erbin des Kanzlers, Ilse Luise von Imhoff, geb. Stisser geheiratet hatte, erhielt er das Lehen über Wendhausen 1719 bis 1751 (Frühsorge). Seither verblieb das Patronat, das soweit erkennbar nie Bau- oder andere Pflichten umfasste, (Corpus bonorum) bis 1918 beim Herzogshaus.

Im Mittelalter gehörte die Pfarrkirche Wendhausen zum Archidiakonats Lucklum im Bistum Halberstadt. 1594/99 galt



- |                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| 1. Schunter       | 5. Pfarre       |
| 2. Wirtschaftshof | 6. Burg/Schloss |
| 3. Kirche         | 7. Mühle        |
| 4. Witwenstift    | 8. Mühlengraben |

Abb. 3: Lageplan des Schlosses und Parks Wendhausen gemäß Flurkarte, G. J. Pape 1754, mit neuen Eintragungen. Aus: Die Bau- und Kunstdenkmäler des Herzogtums Braunschweig, 2. Band, Kreis Braunschweig, S. 233.

sie als Pfarrsitz, zunächst in der seit der Reformation eingerichteten Superintendentur Sauringen (GOV). In der Neuzeit war die Pfarre, der geringen Einkünfte wegen, lange von außerhalb verwaltet worden. So erfolgte die Betreuung 1600 und 1665 durch Hordorf, 1679 bis 1733 durch Hondelage (GOV). Erst Graf von Dehn sorgte als Patron 1733 dafür, dass die Pfarre Wendhausen wieder besetzt wurde (Beiß, Corpus bonorum).

## Stiftungen, kirchliche Organisation, Gemeinde

Graf von Dehn und seine erste Ehefrau Ilse Luise, deren Erbe der Graf antrat, galten als Wohltäter der danieder liegenden geistlichen Institutionen der Gemeinde. Ilse Luise hatte bereits vor ihrem Tod 1719 zwei Stiftungen vorbereitet, die Graf von Dehn später erweiterte.<sup>5</sup> 1722 wurde mit Dotation von 7000 Reichstalern (rth) die weltliche Stiftung des Dehnschen Witwenhauses für 12 bedürftige Witwen errichtet. Das dazu verwendete Grundstück südlich der Kirche gehörte ehemals zur Pfarre, bezahlter Verwalter war der Ortspfarrer. Es gab vor Ort kein Pfarrwitwenhaus jedoch hatte die Pfarrerrwitwe Anrecht auf einen Wohnplatz im Stift (Corpus bonorum). Endgültig 1730 erfolgte die Dotation von 2500 rth, belegt auf dem Rittergut, zu Bau und Besserung der Kirche sowie zur Verbesserung der Einkommen des Predigers und des Opfermannes/Lehrers. Die Zinsen dieses „Dehnschen Legates“ von 5% waren so verteilt, dass die Kirche pro Jahr 49 rth (162,88 Mark), der Pfarrer 50 rth (166,20 Mark) und der Opfermann 26 rth (86,80 Mark) erhielten. Nach dem Verkauf des Gutes an Heinrich Vieweg, Braunschweig, 1874, galt die Dotation als mit dem Staatsvermögen verschmolzen. Die bis 1918 ausgezahlten Beträge hatten ansehnlichen Wert. Das änderte sich, nachdem der Staat nach 1918 die Zahlungen verweigert und erst 1929 in Höhe von 40% erneuert hatte. Das Legat verlor zwar an Kaufkraft, ist aber soweit erkennbar nicht abgelöst worden. Noch 1948 bestätigt und ausgezahlt, sind später die eher symbolischen Beträge vermutlich von übergeordneten Kassen des Landeskirchenamtes vereinnahmt worden.

Mit Bewilligung des Konsistoriums erreichte es Graf von Dehn 1733, dass Wendhausen wieder einen eigenen Pfarrer bekam. Auf dem noch in Teilen bestehenden Pfarrgrundstück südlich der Kirche konnte dafür 1735/1736 das Pfarrhaus errichtet werden. Das anschließende Grundstück und die Wirtschaftsflächen des der Pfarre zinspflichtigen Ackerhofes von Henning Tieleken wurden zur Pfarre geschlagen. Zur gewissen Eigenwirtschaft der 129 Morgen Acker- und Wiesenflächen gab es einen Viehstall, ein Backhaus und 1746 eine Scheune. Endlich stiftete Graf von Dehn noch Brennholz-Deputate aus seinen Forsten für Pfarre, Witwenstift und Opferei (Corpus bonorum, Beiß).

Die geistlichen Institutionen in Wendhausen bestanden aus der Kirche, der Pfarre und der Opferei/Schule. Bei Bauten der Kirche, des Pfarrhauses und der Opferei musste die Gemeinde wie üblich die Hand- und Spanndienste sowie die Beköstigung der Arbeitsleute erbringen. Das Geld für alle Bauten war vor 1730 aus dem Kirchenvermögen genommen worden (Corpus bonorum). Da soweit ersichtlich kein nennenswertes Vermögen vorhanden war, musste die subsidiarisch baupflichtige Gemeinde das Geld aufbringen, wenn der Patron oder andere Personen



nicht freiwillig stifteten. Das jährliche Einkommen der Kirche belief sich nach 1730 auf etwa 58 rth, wovon Kredite zu Bau und Besserung des Gebäudes getragen werden konnten. Zuvor nahm die Kirche hauptsächlich aus ihren Zinsen von max. 30 Morgen nur wenig mehr ein, als die Ausgaben von etwa 6 rth betrugen. Das Pfarreinkommen nach 1730 war mit 270 rth immer noch gering, aber wohl auskömmlich. Der Opfermann bewohnte 1746 (Corpus bonorum) ein erdgeschossiges Wohn-Wirtschaftshaus mit Wohnung und Ställen unter einem Dach. Er lebte hauptsächlich von etwa 8 Morgen Landdotation und dem Schulgeld. Es gab noch keine separate Schultube. 1756 konnte eine neue Schule errichtet werden, wohl bereits östlich der Kirche wie das Gebäude von 1856 (Beiß). Das Einkommen nach 1730 belief sich auf immerhin 59 rth. Auf dem Kirchhof südlich des Kirchengebäudes wurde bis 1821 bestattet.<sup>6</sup> Die Belegung war, wie auch das Glockenläuten und die Benutzung fester Kirchenplätze für Gemeindeglieder kostenlos (Corpus bonorum). Einen neuen Friedhof legte man damals außerhalb des Ortes an, am heutigen „Gänsekamp“. Der jetzt benutzte Friedhof am Weg nach Essehof konnte 1923 eingerichtet werden. Die Gemeinde galt als arm. Die überwiegend kleineren landwirtschaftlichen Betriebe, auch das Rittergut (Siemers) erwirtschafteten auf ertragsarmen Böden wenig Gewinn. Die zweite Ehefrau des Grafen, Benedicte Hedwig von Cramm, stiftete nach ihrem Tod 1748 den Zinsertrag der Dotation über 700 rth den offenbar zahlreichen Ortsarmen. Die Struktur der Gemeinde suchte man zu verbessern, indem im 18. Jh. Handwerker angesiedelt wurden. Im 19. Jh. fanden Arbeiter in der Viewegschen Papierfabrik Beschäftigung (Hundertmark). Die Bevölkerung nahm daraufhin von etwa 200 (1754) auf 450 (1849) Einwohner zu.

### Das Kirchengebäude im Mittelalter

Wie die fränkische Kirche aussah, ist nicht bekannt. Bei dem Beharrungsvermögen kirchlicher Einrichtungen ist ihr Standort im Bereich der jetzigen Kirche anzunehmen. Im 13. Jh. sind die meisten der heute noch vorhandenen Bau-phasen ausgeführt worden, jedoch ohne, dass man den Bauherrn kennt. Man weiß nur, dass das Patronat 1388 herzoglich, das Burg- und das Kirchlehen im 14./15. Jh. in wechselndem Besitz war. Im 13. und im 15. Jh. bestand, an fast allen mittelalterlichen Kirchen abzulesen, ganz allgemein öffentliches Interesse an kirchlichen Bauaktivitäten. Dieses Interesse werden wohl die jeweiligen Besitzer der wichtigen Burg und der zugeordneten Kirche zur Wahrung ihres Ansehens genutzt haben.

Es bestand 1299 ein sicherlich älteres, nahezu quadratisches turmloses Kirchenschiff von der Länge 10,24 m, Breite 9,33 m, Höhe ca. 4,70 m mit südlichem Eingang. Der Westturm entstand 1468, noch im Mittelalter wird man die südliche Vorhalle/das Leichenhaus sowie die Verlängerung des Schiffes auf 18,24 m mit geradem Schluss hinzugefügt haben. (Abb. 4) Zu folgern ist dieses aus den Notizen des Verfassers des Corpus bonorum von 1746, dass der älteste Gebäudeteil das Schiff unmittelbar östlich des Turmes sei. Der Turm mit der Tafel 1468 wäre danach, beobachtet am Wechsel des Steinmaterials, etwa zusammen mit der Osterweiterung des Schiffes entstanden. Belegt werden konnte letzteres 1989 bei Arbeiten zur Fundamentsanierung auf der Nordseite des Schiffes. Das etwa

8 m lange Fundament des östlichen Gebäudeteiles wies eine größere Gründungstiefe als das westliche auf. Ob es am ältesten Bau eine Chorapsis oder ähnliches gab, ist ohne Bodenuntersuchung nicht feststellbar. Es gibt kein Anzeichen für eine Trennung zwischen Chor und Schiff durch einen Bogen, wie z.B. in der Cremlinger Kirche. Da das Schiff später um etwa 0,90 m erhöht wurde, war der erste Bau etwa 4,70 m hoch. Von der Einrichtung des durch wenige und kleine Fenster erhellten Raumes sind 1746 noch der steinerne Altar und der nicht mehr benutzte kelchförmige Taufstein auf kleiner quadratischer Sockelplatte vorhanden gewesen. Während der Turm und die große Bogenöffnung zwischen Schiff und Turm gotische Stilmerkmale aufweisen (BuK), sind solche im Chorbereich nicht mehr erkennbar.

### Die barocken Baumaßnahmen des Kanzlers Propst von Wendhausen und des Grafen von Dehn

Propst von Wendhausen, einer der wohlhabendsten und einflussreichsten Personen des Landes ließ 1683 bis 1688 das Barockschloss auf den Fundamenten der Burg erbauen. Vielleicht ist das damals schon pyramidenförmige Turmdach der Kirche (Kretzschmar), die Bekrönung trug die Aufschrift 1686, auf ihn zurückzuführen. Nachdem sein vermutlicher Schwiegersohn, Geheimer Rat Carl Stisser zwei neue Süd-fenster im Kirchenschiff gestiftet hatte, veranlasste der Kanzler 1689 auf seine Kosten umfangreiche Verbesserungen im Innenraum (Corpus bonorum). Hauptsächlich umfassten diese die Zuordnung des Turmes mit der großen Bogen-öffnung zum Kirchenschiff. Weiterhin wurde der erhöhte Chorraum mit kunstvollen Schranken und dem geschlos-senen Adelsstuhl mit dem Wappen des Kanzlers versehen. Eine mit den Figuren der 12 Apostel verzierte Kanzel stellte man an der Chorstufe Süd auf, wahrscheinlich einschließlich des nicht erwähnten Beicht- oder Predigerstuhles. Alle aus ver-schiedenen Hölzern bestehenden Oberflächen waren offen-bar naturbelassen. Im Schiff erfolgte der Plattenbelag des Fußbodens und die gesamte, damals gewöhnlich aus drei Bankreihen bestehende Bestuhlung zu etwa 170 Plätzen.

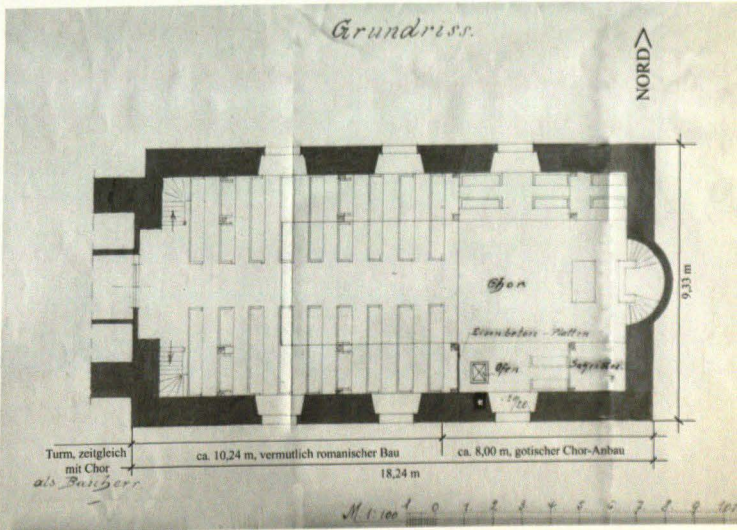


Abb. 4: Kirche Wendhausen, Grundriss Heizungseinbau 1913. LAW, OA Wendhausen 11, mit neuen Eintragungen. Die Situation entspricht im Wesentlichen der von 1826.



Endlich stiftete der Kanzler 1702 einen geschnitzten Altaraufsatz mit Passionsdarstellungen (BuK). Ob es 1689 schon zu dem, im Corpus bonorum nicht erwähnten Westeingang gekommen ist, sei dahin gestellt. Graf von Dehn, 1731 seines Hofamtes, nicht seines Besitzes enthoben, hatte die für 1733 geplante Baumaßnahme in der Kirche mit Aufstellung einer Orgel aufgegeben. Stattdessen ließ er kurze Emporen an den Längswänden des Westbereiches einbauen und zwei Fenster hinter dem Altar sowie eines auf der Nordseite des Chores anlegen. Das Leichenhaus mit dem bisherigen Südportal widmete er zum Erbbegräbnis der Familie von Dehn um. Erst jetzt musste zwingend der Westeingang durch den Turm angelegt werden. Das überwölbte Erbbegräbnis wurde nach Graf von Dehns Tod 1753 verschlossen. Darin befanden sich die drei Zinksärge des Grafen und seiner zwei Ehefrauen, Ilse Luise † 1719 und Benedicte Hedwig † 1748. Nach späterer Beschreibung waren die Särge mit reichen Verzierungen und Schildern versehen.

Zur Choreinrichtung gehörten gemäß Corpus bonorum noch ein runder hölzerner Taftisch, zwei Schränke für Geräte und Bücher, drei Wandleuchter aus Messing, ein Leseputz für den Opfermann und Kniebänke für die Kommunikanten. Letztere stiftete der schwedische Graf Moritz von Velling, der etwa 1722 für längere Zeit auf dem Schloss zu Gast war. Auf Wunsch der Gemeinde konnte 1791 erstmalig eine kleine Orgel mit sieben Registern angeschafft und auf der nördlichen Empore aufgestellt werden.<sup>7</sup> Für das von Orgelbauer Giesemann, Braunschweig, für 126 rth gekaufte, je zur Hälfte von der Gemeinde und der Kirchenkasse bezahlte Instrument musste, man die Nordempore bis zur Chorstufe verlängern und ein Fenster vergrößern.

Der mittelalterliche Raum war nach der Reformation für den

evangelischen Gottesdienst eingerichtet und später von den zwei Patronen ihren Bedürfnissen entsprechend verändert worden. Frühbarocke Choreinrichtungen von Patronatskirchen, wie die in Wendhausen, sind kaum noch erhalten. Einen ungefähren Vergleich anhand der Teile: Patronatsstuhl, Altarretabel, Kanzel mit Beichtstuhl und Chorschranke bietet die freilich sehr aufwändige Einrichtung der Kirche Neustadt/Harzburg von 1709 (BuK Bd. III, Tafel XXII). Diese ist 1951 teilweise in die Kirche in Bündheim, die zuvor ähnlich ausgestattet war, eingebaut worden.

### Der klassizistische Innenraum von 1825/1826

Weil die Orgel von 1791 unbrauchbar geworden war, wünschte die Gemeinde 1820 ein größeres Instrument, aufzustellen an der Turmwand. Orgelbauer Johann Christian Noack, Braunschweig, bot schließlich ein Werk mit 8 Registern und Zimbelstern samt Prospekt und Klaviatur für 385 rth an. Das Konsistorium genehmigte 1824 den Auftrag an Noack, zu den Kosten sollte die Kirche 192, der Klosterfonds (für das Kammergut) 143 und die Gemeinde 50 rth dazu die Nebenkosten beitragen. Da Noack 1824 die Aufstellung der Orgel von dem erforderlichen Platz abhängig machte, untersuchte er zusammen mit dem zuständigen Baubeamten, Kammerbaumeister Georg Heinrich Gotthard<sup>8</sup> die Örtlichkeit. Gotthard machte die Visitatoren darauf aufmerksam, dass vor dem Orgelbau Baulichkeiten erforderlich seien, z.B.: Reparatur der Südfassade mit Abbruch des baufälligen Dehnschen Erbbegräbnisses, eine neue Dach-Deckenkonstruktion und neue größere Fenster. Außerdem forderte er eine „zweckmäßige Einrichtung mit anständigem Inneren“. Der vom Konsistorium genehmigte Anschlag nach Gotthards Plan des Amtszimmerermeisters Bartels, Wendhausen, von 1825 für die



Abb. 7: Kirche Wendhausen, Innenansicht West 2011, Foto: Falko Rost.



dringendsten Bedürfnisse belief sich auf 830 rth. Darin enthalten: Abbruch des Ostgiebels, sechs neue Fenster, Erhöhung der Umfangsmauern, abgewalmte Dach-Deckenkonstruktion, Einrichtung des Turmraumes als Windfang mit Verschlag in der Bogenöffnung, Orgelempore und Verbesserung der Bestuhlung. Nach Baubeginn 1826 ergaben sich Mehrkosten von 550 rth, die auch genehmigt wurden. Ursachen waren das eingestürzte Erbbegräbnis und Gotthards Vorstellung über die Entfernung der nach seiner Meinung „entstellenden, das Auge beleidigenden Emporen und Stühle“ sowie neuer, „regelmäßiger und symmetrischer“ Anlagen. Die Vermalung, hauptsächlich in Grau- und Weißtönen sollte 1827 erfolgen. Es gab keine Nachkommen des Grafen von Dehn, die die kostspielige Wiederherstellung des Erbbegräbnisses bezahlen konnten. Wegen der örtlichen Verdienste der gräflichen Familie richtete man jedoch für die drei Särge ein unterirdisches Gewölbe am Ort des Vorigen ein, darüber an der Kirchenwand die Erinnerungstafel mit Inschrift (BuK, siehe Abb. 2, links). Im Inneren entstand die für den evangelischen Gottesdienst seit etwa 100 Jahren bewährte Einrichtung der „Saalkirche“ mit dreiseitiger Empore, Kombination von Altar und höher angeordneter Kanzel in der Raumachse und der Stühle für Pfarrer, Opfermann, Juraten und herrschaftliche Personen auf dem Chor. Weil zwischen Altar und Kanzelpodest ein Umgang erforderlich war, versetzte man die Kanzel in den Mauerdurchbruch der Ostwand mit einer Halbrundnische. (Abb. 4, Abb. 5) Man hatte keine Bedenken, die gesamte barocke Einrichtung einschließlich des steinernen mittelalterlichen Altars zu entfernen. Die Apostelstatuen der Kanzel sollten verkauft, eine vorhandene Steinplatte (war etwa die Altarplatte gemeint?) für die Dehnsche Erinnerungstafel verwendet werden. Nur eine Apostelfigur wurde vom örtlichen Tischlermeister Uhlenhaut aufbewahrt und um 1870 dem Städtischen Museum, Braunschweig, übergeben (Beiß).

Anfang 1827 war der Bau vollendet, die Kirchenstühle neu verteilt und die Orgel mit dem dreiteiligen Prospekt auf der Westempore eingebaut. Eine Einweihung erfolgte nicht. Gotthard galt als mit öffentlichen Bauten überlastet, zur Erledigung der auch zur Dienstpflicht gehörenden Kirchenbauten kam er selten. Jedoch muss er ein aufmerksamer Beobachter und Anwender der aktuellen Kirchenarchitektur gewesen sein. Der Innenraum orientierte sich an Vorbildern der Architekten Carl Liebau und Karl Friedrich Schinkel.<sup>9</sup> Die überkuppelte Halbrundnische mit der kathederähnlichen Kanzel und der frei davor stehende Altar (Abb. 6), erinnern an Liebaus Kirchen ab 1806, z.B. an Geitelde. Eine dreiseitige, gegen die Ostwand laufende Empore mit darunter eingebauter Sakristei und ebenfalls frei stehendem Altar mit höher angeordneter Kanzel hat Ähnlichkeit mit der 1825 von Schinkel entworfenen preußischen „Normalkirche“.

### Bauaktivitäten im 20. Jahrhundert

In Wendhausen und vielen vergleichbaren mittelalterlichen Dorfkirchen lassen sich im 19. und 20. Jh. ähnliche bauliche Entwicklungen des Innenraumes beobachten. Erstens hielt die Haustechnik in Form von Beheizung und elektrischer Beleuchtung Einzug und führte zu Veränderungen. Zweitens waren die seit der Reformation angeordneten, oft bedeutenden Einrichtungen gemäß den Stilepochen: Renaissance, Barock und Klassizismus ganz entfernt oder zurückgebaut worden. Später versuchte man vor allem, den als zu nüchtern empfundenen, oft der nachreformatorischen Situation ähnelnden Chorbereich mit Reststücken alter Einrichtungen oder dazu angeschaffter Kunstgegenstände aufzuwerten. Der Verkauf des Schlosses und des Kammergutes an den Verleger und Betreiber der örtlichen Papierfabrik Hans Heinrich Vieweg 1873 (Siemers) hatte die bisherige



Abb. 8: Kirche Wendhausen, Choransicht 2011, Foto: Falko Rost.



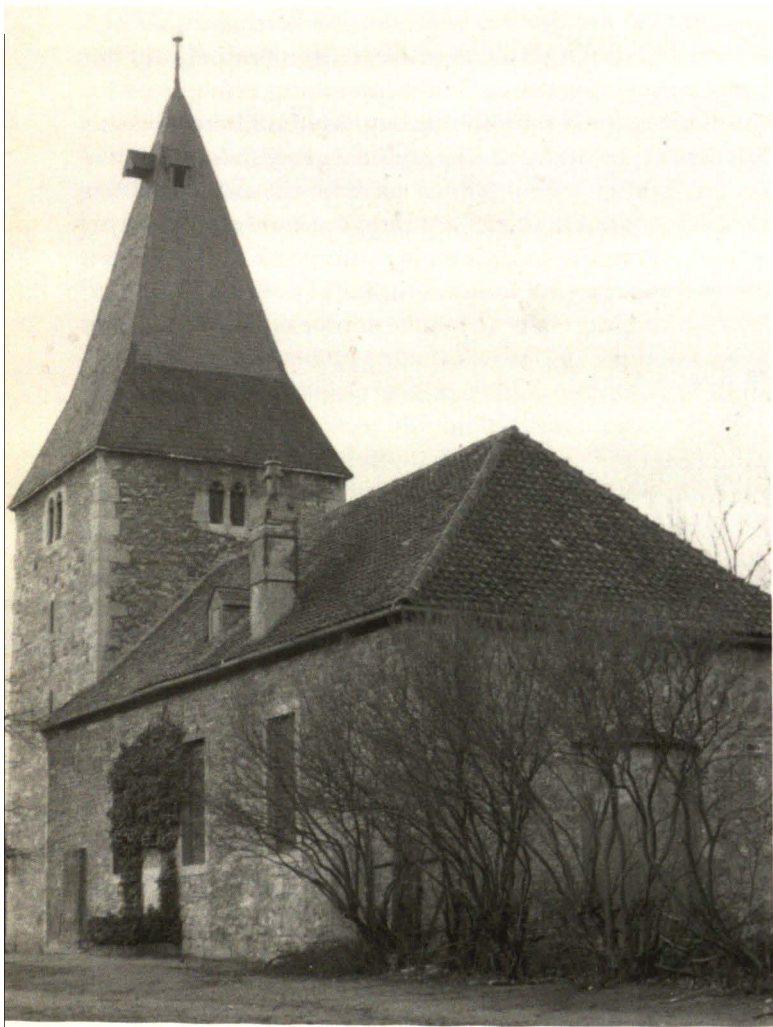


Abb. 5: Kirche Wendhausen, Ansicht Südost vor 1954 mit Apsis Ost. LAW, Fotosammlung.

Zuordnung der Kirche zum Schloss abgebrochen. Sichtbar war das z.B. dadurch, als die Schlaguhr des Gutes 1872 abgängig wurde und die politische Gemeinde fortan eine Uhr auf dem Kirchturm installieren musste. Hingegen hatte Vieweg bei den größeren Renovierungen in der Kirche 1883 eine aufwändige neue Eingangstür gestiftet. Die erste Änderung von Gotthards klassizistischer Einrichtung fand 1898 statt. Von der Firma Furtwängler u. Hammer, Hannover, war für 3995 M aus der Kirchenkasse eine neue Orgel mit 13 Registern angeschafft worden. Dafür erweiterte man die Westempore; den Prospekt von 1826, der ionische Pilaster als klassizistische Stilelemente zeigt, behielt man bei. Die Choreinrichtung erfuhr 1913 eine Reduzierung, weil für den Einbau des Ofens auf der Südwand die Längsemporen bis zur Chorstufe zurückgenommen wurden. (Abb. 4). Seither standen die besonderen Stühle und die Sakristei frei im Chorraum. Den Plan eines Ostanbaues ließ man fallen. Vor einer erwünschten Neuvermalung des Raumes hielt der Bausachverständige des Landeskirchenamtes, Baurat Rudolf Schadt, Braunschweig, die bisher fehlende elektrische Beleuchtung für notwendig. Diese konnte 1938, bestehend aus sieben Wand- und vier Deckenleuchten mit einem Kredit des Landeskirchenamtes von 520 RM verwirklicht werden. Das Gewölbe der unterirdischen Gruft für den Grafen von Dehn von 1826 war 1952 eingestürzt. Zu einer Wiederherstellung fand sich kein Interessent. So schüttete man die Gruft vermutlich zu und überdeckte die Fläche mit Natursteinplatten.

Seit 1913 waren im Innenraum keine größeren Renovierungen vorgenommen worden, es bestand Nachholbedarf. Dazu kamen während der Ortsbesichtigung am 13.7.1954 im Beisein des Kirchenvorstandes und Prof. Dr. Friedrich Berndt vom Landeskirchenamt weitreichende Beschlüsse zustande. Für den Rückbau der „Saalkirche“ von 1826 im Chorbereich ist aus heutiger Sicht anzumerken, dass der Fachwerk-Apsisbau Ost baufällig war, für die besonderen Stühle und die Sakristei auf dem Chor kein Bedarf mehr bestand und für den zeitgemäßen Gottesdienst die Kathederkanzel in großer Entfernung vom Schiff ungeeignet erschien.

Neben Maßnahmen zur Bestandssicherung sollte die Neugestaltung umfassen: Abbruch der Apsis, stattdessen Ausbildung einer Wandnische; Ersatz des Holztars durch solchen aus Elmkalk, Entfernung der bisherigen Kanzel und Aufstellung einer neuen an der Chorstufe Süd, Entfernung der bisherigen Choreinbauten, Herrichtung und Aufstellung des mittelalterlichen, im Pfarrgarten befindlichen Taufsteines; Verkürzung der Längsemporen um eine Fensterachse, Vermalung nach Vorgabe des Landeskirchenamtes. Die Arbeiten über 11.000 DM aus dem landeskirchlichen Haushalt konnten umgehend noch 1954 ausgeführt werden, einige Einzelheiten hatten sich während des Baues neu ergeben: Firma Erich Peters, Braunschweig, stellte einen Taufstein aus Elmkalk her. Er hat Ähnlichkeit mit dem historischen, der aber nach örtlicher Auskunft seither verschwunden ist. Für die neue Nische hinter dem Altar kaufte man eine Christusfigur aus Meersburg an. Anstelle der vorgesehenen neuen Kanzel verwendete man auf dem Natursteinpodest eine historische aus der Kirche in Bündheim.<sup>10</sup> Der seither nicht wesentlich veränderte Raum ist in den Flächen in hellen Farbtönen vermalte, im Bereich der Bänke, des Orgelprospektes und der Choreinrichtung im Holzton lasiert worden. Er erinnert noch im Westbereich mit der kürzeren U-Empore und Noacks Prospekt von 1826 an Gotthards „Saalkirche“. (Abb. 7) Der Chorbereich entspricht mit der Taufe und dem Altar aus Elmkalk einer mittelalterlichen Ausstattung, mit der Kanzel in der Nähe der Chorstufe Süd der nachreformatorischen Situation. (Abb. 8) Blickpunkt des Raumes ist anstelle der bisherigen Kanzel das Kruzifix in der Nische. Geradezu symbolträchtig ist die Aufstellung der Kanzel und des Schränkchens aus Bündheim, die dort vor 1951 als Teil einer barocken Choreinrichtung dienten. Es ergibt sich die Ähnlichkeit mit der barocken Einrichtung in Wendhausen vor 1825.

Die Kirche Wendhausen ist nicht nur wegen ihres fränkischen Ursprungs, ihrer Beziehung zur Burg und ihrer zwei bedeutenden Patrone der Barockzeit bemerkenswert. An ihrem Beispiel kann man die typische bauliche Entwicklung einer mittelalterlichen kleineren Dorfkirche beobachten. Dies anhand des schlichten Baues des 13. Jh., der Hinzufügung des Turmes, des Leichenhauses und der Osterweiterung im 15. Jh. und der späteren Erhöhung der Schiffmauern. Die ursprüngliche Raumhöhe reichte zum Einbau der barocken Emporen aus. Erst mit dem Orgelbau ab 1825 musste der Raum erhöht werden, zugleich bot sich die damals übliche Vergrößerung der Fenster an.

Weiterhin erfolgte hier die Umgestaltung des mittelalterlichen Raumes von der wenig bekannten Einrichtung seit der Reformation in die, nur durch Vergleich vorstellbare, der



Barockzeit. Der klassizistische Ausbau von 1825/1826 bewirkte mit der „Saalkirche“ den nicht nur für den damaligen Gottesdienst zweckmäßigen Raum, er war auch nach dem Empfinden der Zeit durch Regelmäßigkeit und Symmetrie harmonisch. Diese Anordnung bewährte sich noch etwa 130 Jahre. Nach dem Geschmack der Nachkriegszeit änderte man unter gänzlich anderen Bedingungen die Einrichtung des Raumes. Während im Westen des Schiffes Reste der „Saalkirche“ beibehalten wurden, gestaltete man den Chorbereich nach Vorbildern vergangener Stilepochen.

Aus der Sicht der Denkmalpflege ist zu bedauern, dass, abgesehen von der Raumhülle der Kirche, von dem mittelalterlichen, barocken und klassizistischen Erbe so wenig auf die Gegenwart überkommen ist. Für die Kirchengemeinde ist jedoch die Benutzbarkeit des Raumes maßgeblich. Die Einrichtung von 1954 mit den etwa 150 Plätzen ist, wie man hört, noch immer für die meisten Gottesdienste und kirchlichen Veranstaltungen zufrieden stellend.

## Literatur, Anmerkungen:

Die Planunterlage Abb. 4 und das Foto Abb. 5 wurden unter Genehmigung der Wiedergabe zur Verfügung gestellt vom Archiv des Landeskirchenamtes Wolfenbüttel (LAW). Die Wiedergabe des Fotos Abb. 6 erfolgte mit Erlaubnis von Herrn Felix Beutnagel. Für die Korrekturlesung vielen Dank an Hans-Jürgen Engelking, für die Digitalisierung der Abbildungen an Friederike Mischke.

Sofern nicht gesondert angegeben, werden die folgenden Quellen durchgehend verwendet: Meier, P. J.: Die Bau- und Kunstdenkmäler des Herzogtums Braunschweig, Bd. 2 Kreis Braunschweig. – Wolfenbüttel 1900, S. 229 Wendhausen (BuK). / Kleinau, Hermann: Geschichtliches Ortsverzeichnis des Landes Braunschweig, Bd. 2. – Hildesheim 1968, S. 692 Wendhausen ff. (GOV) / Beiß, Fr. Aug. Th.: Wendhausen, I Geschichte des Ortes, II Geschichte der Kirche. – In: Schulblatt für die Gemeindeschulen des Herzogtums Braunschweig in Stadt und Land. Braunschweig 10. Jg. 1870, S. 220 und 11. Jg. 1871, S. 103 (Beiß). / Hauptbuch, darin das Corpus bonorum und Jura der Kirche Wendhausen, Prediger Fried. Rüd. Voss gem. BuK 1746, in: Landeskirchliches Archiv, Wolfenbüttel (Corpus bonorum). / Hundertmark, Edeltraut: Der Landkreis Braunschweig. In: Amtliche Kreisbeschreibung, Niedersächsisches Landesverwaltungsamt. – Bremen 1965, S.153 Wendhausen (Hundertmark). / Spiess, Werner: Geschichte der Stadt Braunschweig im Nachmittelalter (1491-1671), 1. Halbband. – Braunschweig 1966. S.73 ff (Spiess).

- 1 Erbe, Michael: Studien zur Entwicklung des Niederkirchenwesens in Ostsachsen vom 8. bis 12. Jahrhundert. – Göttingen 1969, S. 16 ff (Erbe). Wolfgang Meibeyer: Die Anfänge der Siedlungen, in: Die Braunschweigische Landesgeschichte Jahrtausendrückblick einer Region. – Braunschweig 2000, S. 280. Darüber hinaus mündliche Hinweise (Meibeyer). Manuskript Pfarramt Hordorf: Capelle, Thomas: Über die Siedlungsanfänge des Dorfes Wendhausen und Gründung der Kirche St. Dionysius Areopagita.
- 2 Siemers, Victor -L.: Die Papierfabrik Gebr. Vieweg in Wendhausen bei Braunschweig (1838-1895). In: Braunschw. Jb. f. Landesgesch. Bd. 84, 2003. Darüber hinaus mündliche Hinweise, die Wassermühle betreffend (Siemers). Frühsorge, Gotthardt: Vom Aufstieg und Fall des Grafen Konrad Detlef von Dehn usw. In: Braunschw. Jb. f. Landesgesch. Bd. 88, 2007. Capelle, Thomas: Der Kanzler und die Kirche. Kanzler Ph. L. Probst von Wendhausen und das Anti-Pietisten-Edikt von 1692, in: Braunschw. Jb. f. Landesgesch. Bd. 90, 2009 (Capelle).
- 3 Kretzschmar, Lars: Die Schunterburgen – Ein Beitrag der interdisziplinären Forschung zu Form, Funktion und Zeitstellung. – Braunschweig 1997, S. 144 ff (Kretzschmar).
- 4 Petke, Wolfgang: Wie kam die Kirche ins Dorf? Mittelalterliche Niederkirchenstiftungen im Gebiet des heutigen Niedersachsens

und Harburgs. In: Jb. der Ges. für nieders. Kirchengesch., Beiheft 12. – Hannover 2005, S. 33 ff.

- 5 Rhamm'sche Denkschrift über die besonderen Verpflichtungen der Kammer- und Klostergüter, Wolfenbüttel 1911. S. 93 Landeskirchliches Archiv Wolfenbüttel (LAW). LAW: Pa Wendhausen 109, Pa Wendhausen 165. Pa Wendhausen 233.
- 6 LAW: Pa Wendhausen 221.
- 7 Für alle Bauangaben nach 1746 gelten die seit etwa 1749 geführten Bauakten des Landeskirchlichen Archivs (LAW) und des Niedersächsischen Landesarchivs, Staatsarchiv Wolfenbüttel (NStAW), im Einzelnen: LAW: OA Wendhausen 69, darin Skizze der Emporen mit Orgelstandort von 1791, NStAW: 39 Neu 14, Nr. 594 II und 594 III, darin Riss Fa. Noack, Orgelprospekt von 1820, NStAW: 39 Neu 14, Nr. 597. LAW: OA Wendhausen 68, LAW: OA Wendhausen 11, mit Plan von 1913, der die Einrichtung von 1853 zeigt, Landeskirchenamt Wolfenbüttel (LKA), Hauptregistratur 79: Wendhausen-Kirchenbau. LKA: Bestandsplan M 1:50, 3/1954, darin Detail des mittelalterlichen Taufsteines.
- 8 NStAW: 76 Neu Fb 2, Nr. 242, Georg Heinrich Gotthard, Dienst 1814-1846, und ca. 1850.
- 9 Falko Rost: Oberbaurat Carl Liebau (1780-1842). Der Architekt klassizistischer Kirchen zur Wirkungszeit Peter Joseph Krahes in Braunschweig 1803-1837. In: Harz-Zeitschrift für den Harz-Verein für Geschichte und Altertumskunde, 61. Jg. 2009, S. 161. / Peter H. Feist: Schinkel. In: Karl Friedrich Schinkel 1781-1841, Staatliche Museen zu Berlin/Hauptstadt der DDR, Ausstellung im Alten Museum vom 23.10.1980 bis 29.3. 1981, S. 304 Entwurf zu einer „Normalkirche“ 1825 mit Abb. 557.
- 10 Bericht Einweihung am Reformationstag 1954. In: Volksblatt des evang. Vereins für Innere Mission, 1954. LAW: Corpus bonorum Kirche Bündheim 1746.



Abb. 6: Kirche Wendhausen, Altar und dahinter im Abstand Kathederkanzel in überkuppelter Apsis von 1826, vor 1954. Foto: Dipl. Ing. Gerhard Beutnagel.



# Das Schwarzkehlchen – neuer Brutvogel im Landschaftsschutzgebiet „Teichwiesen Barnstorf und Große Wiese Warle“

Seit Jahren ist das Braunkehlchen im Landschaftsschutzgebiet „Teichwiesen Barnstorf und Große Wiese Warle“ sowie im direkt angrenzenden Naturschutzgebiet „Salzwiese Barnstorf“ mit zwei Brutpaaren regelmäßiger Brutvogel. Im April 2009 konnte ich im Landschaftsschutzgebiet zum ersten Mal auch ein Schwarzkehlchen-Männchen feststellen. Während meiner wöchentlichen Kontrollen habe ich eine Woche später auch ein Schwarzkehlchen-Weibchen beobachten können. Regelmäßig waren nun beide Partner anzutreffen, wobei sie sich stets im Bereich der eingezäunten Sumpfbachfläche aufhielten und nach Nahrung suchten. Beide Vögel flogen immer wieder auf die Weidepfähle, die sie als Warte nutzten. Am 06.06.2009 habe ich das Weibchen mit Futter im Schnabel von einer Pfahlsitzwarte abfliegen sehen können, bevor es einige Meter weiter in der Grasvegetation verschwand. Am 25.06.2009 habe ich beide Partner im Gebiet der Brachewiesen beobachten können, allerdings ohne Jungvögel. Ob zu einer erfolgreichen Jungenaufzucht gekommen ist, vermag ich nicht zu sagen. In den Jahren 2010 und 2011 hat das Schwarzkehlchen ebenfalls erfolgreich gebrütet. In diesem Jahr im Juni 2012 habe ich sogar 2 Brutpaare Schwarzkehlchen in den Brachewiesen beobachten können. Einen Altvogel konnte ich sogar mit Futter im Schnabel beobachten, sodass offenbar ein Brutpaar erfolgreich Junge aufgezogen hat. Es ist sehr erfreulich, dass das Schwarzkehlchen im südöstlichen Bereich der Samtgemeinde Schöppenstedt als neuer Brutvogel vertreten ist. Erfreulicherweise wurden westlich der „Kuckucksmühle“ südlich von Bamsleben in diesem Jahr 2012 auch 2 Paare des Schwarzkehlchens festgestellt. Es wird auch „Mohrenköpfchen“ genannt, da Kopf und Hals schwarz sind. Die Brust ist leuchtend rostrot, der Bauch rahmfarben.

Die Landschaft zwischen Warle und Barnstorf (Samtgemeinde Schöppenstedt) ist geprägt durch landwirtschaftliche Nutzung. Einzelne ökologisch bedeutende Baumreihen, Hecken, Saumstrukturen und Bewuchs an Gewässern und Röhrichten werten das Bild der Landschaft auf. Besonders hervorzuheben ist die Binnensalzstelle mit einem Vorkommen seltener Salz-

pflanzengesellschaften, die von überregionaler Bedeutung für den Naturschutz ist. Die „Salzwiese Barnstorf“ ist seit 1976 als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Die feuchten bis sumpfigen Flächen nördlich der Salzwiese haben eine große Bedeutung als Lebensraum für gefährdete Pflanzen- und Tierarten (insbesondere Vögel, Amphibien und Insekten) sowie als Rastgebiet für Zugvögel. Aus diesem Grunde wurde mit Verordnung vom 16.12.1998 dieses Gebiet, welches mit seinen großen Schilfbeständen und kurzrasigen Brachflächen ein überaus wichtiges Biotop für Wiesenvögel darstellt, als Landschaftsschutzgebiet „Teichwiese Barnstorf und Große Wiese Warle“ ausgewiesen.

Das Schwarzkehlchen ist eine Wärme liebende Art Süd- und Westeuropas. Da wir am Rande des Brutareals liegen, ist es bei uns unbeständiger Brutvogel und ein nicht so häufiger Durchzügler. Das Vorkommen des Schwarzkehlchens in Niedersachsen liegt an der nördlichen Arealgrenze von Mitteleuropa. Deshalb sind Schwankungen des Bestandes und Verschiebungen der Vorkommen besonders auffällig. Seit einigen Jahren ist jedoch eine Zunahme zu verzeichnen. Aus dem Großraum Braunschweig sind Brutvorkommen 1967 und 1968 bei Weddel (Pannach 1996) und 1970 im Hattorfer Holz südlich von Wolfsburg, wo das Schwarzkehlchen seit 30 Jahren nicht mehr anzutreffen war (Latzel 1971), bekannt.

Der Lebensraum des Schwarzkehlchens sind trockene bis feuchte und reich strukturierte Brachgelände und Ruderalflächen. Wichtig ist eine Sitzwarte, wie Gebüsche, Hochstauden, Zäune, die über die sonst niedrige und lückige Vegetation hinausragt. Hier trägt das Männchen seinen Gesang vor. Auch frei stehende Felsen werden gelegentlich als Sitzwarte genutzt. Gern nistet das Schwarzkehlchen an Böschungen von Gräben und auf Ruderalflächen oder Kahlschlägen. Im April und Mai wird das Nest am Boden angelegt. Es wird mit Wurzeln und Halmen grob ausgebaut und meistens mit Gras oder Strauchwuchs bedeckt. Das so gut getarnte Nest wird abschließend mit Tierhaaren und anderen weichen Materialien ausgepolstert. Die bis zu 7 Eier brütet das Weibchen allein in 15 Tagen aus. Beide Altvögel füttern die Jungen dann ungefähr 13 Tage im Nest mit Insekten, Würmern und kleinen Weichtieren. Im Juni oder auch Juli nisten manche Paare noch ein zweites Mal. Auf dem Durchzug sind Schwarzkehlchen auch in bewirtschaftetem Grünland anzutreffen, wobei auch hier Sitzwarten wichtig sind. Das Schwarzkehlchen, das vor allem im Mittelmeergebiet überwintert, erleidet in kalten und schneereichen Wintern hohe Verluste.

Literatur: Zang, H.; Südbek, P.; Heckenroth, H. (2005): Die Vögel Niedersachsen B, H. 2.9 – S. 101-112.



Abb. 1: Schwarzkehlchen-Weibchen



Abb. 2: Schwarzkehlchen-Männchen

Abb. 3 (oben): Blick auf das Naturschutzgebiet „Barnstorfer Salzwiese“ – Vorkommen des Schwarzkehlchens.



# Otto Wilke, ein wenig bekannter Landtechnik-Pionier, Erfinder der Rübensvollerntemaschine

Text von Rolf Ahlers

Eine Erfindung ist zunächst geistiges Eigentum, das unter Schutz gestellt werden kann, so beispielsweise als Patent. Sofern die Schutzfrist abgelaufen ist, ist die Erfindung frei verwendbar. Patente werden für Erfindungen auf allen Gebieten der Technik erteilt, die neu sind, auf einer erfinderischen Tätigkeit beruhen und gewerblich anwendbar sind. Die Erfindung ist in der Patentanmeldung so zu offenbaren, dass ein Fachmann sie ausführen kann. Erfindungen beruhen oftmals auf der Idee, eine Arbeit zu erleichtern. Daher stammen viele Erfindungen von Personen, die mit langwieriger, langweiliger oder schwieriger Tätigkeit befasst sind. Der Erfinder, in diesem Fall der Landwirt Otto Wilke (Abb. 1), erkannte durch gute Beobachtung, dass Ernteverfahren durch den Einsatz von Technik verbessert und erleichtert werden können. Mit großem, mehrjährigem Aufwand widmete er sich der Entwicklung eines Rübensvollernters.

Dazu notierte Heinrich Meisoll, Hohenhameln, im Oktober 1966:

*Wer baute die erste Rübensvollerntemaschine?*

*Erinnerungen an einen fortschrittlichen Landwirt!*

An einem Nachmittag des Herbstes 1927 besuchte mich der Landwirt Otto Wilke aus Harber, Krs. Burgdorf, um mit mir eine Arbeit auf seinem Hofe zu besprechen. Als das Geschäft geklärt war, fragte mich Herr Wilke, ob ich nicht Lust hätte mit ihm zusammen eine neue Maschine zu bauen. Auf meine erstaunte Frage, um was für eine Maschine es sich handele, erzählte er mir, daß es immer schwieriger würde, Frauen für das Aufroden von Zuckerrüben zu bekommen und da habe er darüber nachgedacht, wie man diese Arbeit maschinell machen könne. Eine bestimmte Idee habe er schon. Die neue Maschine solle gleichzeitig köpfen und roden, sowie das Blatt und die Rüben in Behälter sammeln und dann im Querschwad ablegen.

Mir kam der Vorschlag natürlich etwas überraschend und ich erbat mir einige Tage Bedenkzeit. Herr Wilke bat mich dann, wenn ich Meinung zu der Sache hätte, ihn zu besuchen, er wolle mir dann er-

läutern, wie er sich die Maschine vorstelle und wie er sich die Zusammenarbeit gedacht habe. Als ich mir meine Gedanken über die Sache gemacht hatte, besuchte ich ihn und nach einer längeren Beratung waren wir uns schnell einig, obwohl ich zu der Überzeugung kam, daß es kein großes Geschäft für mich bei der Arbeit geben würde. Aber die Idee allein reizte mich, etwas mitzuerfinden, was sicher eine große Zukunft haben würde und für uns, wenn die Sache glückte, auch mit der Zeit einen guten Gewinn bringen würde.

So gingen wir dann auch bald nach nochmaligen Überlegungen an die Ausführung unserer Absichten. Da wie aber beide keine Zeichnungen über unsere Gedanken machen konnten, versuchten wir uns unse-

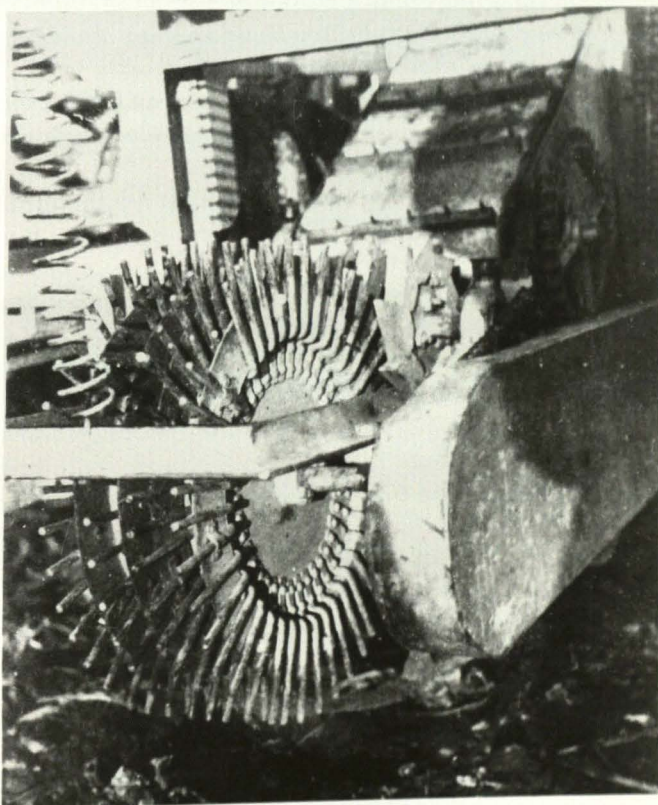


Abb. 2: Das Tastrad mit vielen Stiften, auch als "Igeltaster" bezeichnet, als Neuheit und entscheidend für die Funktions- und Patentfähigkeit.

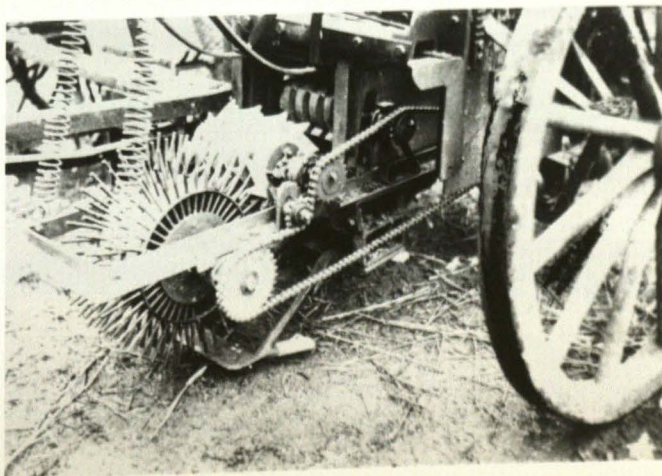


Abb. 3: Das Tastrad mit dem Antrieb.

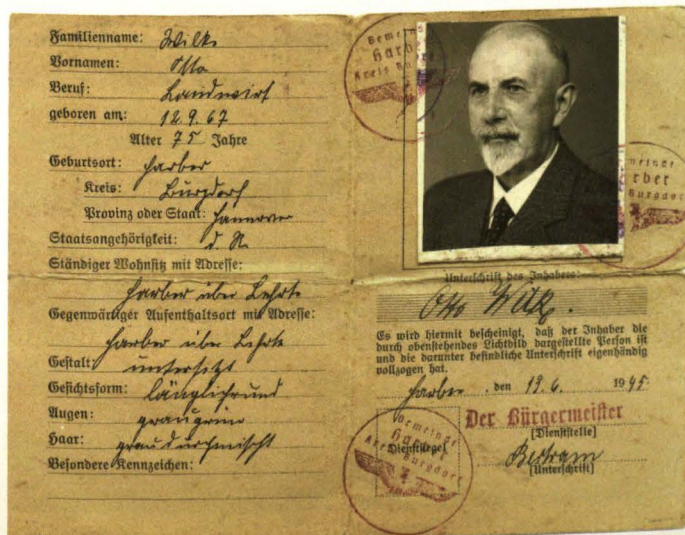


Abb. 1: Otto Wilke, 12.09.1867-13.10.1947, geboren, tätig und gestorben in Harber.



re Ideen mündlich klar zu machen. Wir haben dann zuerst ein. Fahr-  
gestell aus alten Maschinenteilen konstruiert, wobei als Antriebsrad  
ein Rad von einem ausgedienten Grasmäher diente. Als das Fahr-  
werk fertig war, bauten wir einen von Hand gesteuerten Schlitten mit  
einer Rodegabel ein, wie er sonst schon zum Auspflügen von von Hand  
geköpften Rüben verwendet wurde und machten damit im Jahre 1928  
die ersten Versuche. Es wurde uns schon damals klar, daß dieses Pro-  
blem das einfachste war und deshalb bauten wir noch im selben Herbst  
ein Transportband ein, welches die Rüben außerhalb der Maschine  
ablegte. In den Jahren 1929/30 haben wir dann uns mit der Konst-  
ruktion der Köpfvorrichtung beschäftigt und wohl ein Dutzend ver-  
schiedene Ausführungen ausprobiert. Aber alle konnten uns nicht be-  
friedigen, denn der Abtransport des Blattes sowie der unterschiedlich  
hohe Wuchs der Rüben über der Erde gab uns immer neue Rätsel auf.  
Aber wir kamen der Sache schon näher, als wir von einer starren Tast-  
vorrichtung zu einer angetriebenen Walze mit vielen spitzen Zinken  
übergangen, unter der das Köpfmesser in einem bestimmten Abstand  
angebracht war. (Abb. 2 und 3) Durch diese Vorrichtung erreichten  
wir gleichzeitig, daß das abgeschnittene Blatt nach hinten abtransport-  
iert wurde und die Köpfe alle gleichmäßig abgeschnitten wurden.  
Nun kam es darauf an, eine Transportvorrichtung zu schaffen, die  
das Blatt genauso wie die Rüben außerhalb der Maschine ablegte, um  
eine freie Fahrbahn für die Maschine zu schaffen.

In den nächsten Jahren haben wir uns dann mit der Transport-  
vorrichtung und den angebauten Sammelkästen beschäftigt. Aber  
die Kampagne der Zuckerfabrik dauert nur einige Monate und in  
dieser Zeit mussten wir immer wieder neue Versuche machen, um  
neue Erkenntnisse in die Tat umzusetzen. Dazu musste die Ma-  
schine oft nach kurzer Probe wieder in die Werkstatt gebracht wer-  
den. Mit der Zeit kamen wir aber unserem Ziel immer näher und  
konnten dann im Jahr 1934 mit dem Bau einer völlig neuen  
Maschine anfangen.

Es war inzwischen kein Geheimnis mehr geblieben, daß wir eine  
Rübenerntemaschine bauten und wir hatten oft Not mit neugierigen  
Leuten bei unseren Probeversuchen. Auch die Landwirtschafts-  
kammer hatte Wind von der Sache bekommen und eines Tages über-  
raschte uns der Besuch des Leiters der Beratungsstelle, Herr Dr.-Ing.  
Mertens. Nachdem wir ihm die Maschine vorgeführt hatten, war er  
sehr begeistert und sagte uns seine volle Unterstützung zu. Er war  
uns dann bei vielen Besuchen eine wertvolle Hilfe. Durch ihn erfuhr  
auch das Kuratorium für Technik in der Landwirtschaft, an deren  
Spitze Herr Prof. Ing. Knolle, von dem Bau der Maschine. Auch er  
war häufig Gast bei uns und gab uns seine Ratschläge. Es war von  
Anfang an nicht unsere Absicht eine fabrikmäßig hergestellte

Maschine zu bauen, sondern das Prinzip festzulegen, wie eine sol-  
che Maschine arbeiten könne; denn für eine größere Fertigung war  
meine Schlosserwerkstatt zu primitiv ausgerüstet. Es war also reine  
Bastelarbeit. (Abb. 4)

Im Herbst 1935 waren wir aber soweit, daß Herr Wilke sich ent-  
schloss, die Maschine öffentlich vorzuführen. An einem schönen Ok-  
tobertage fanden sich dann auf Einladung mehr als hundert Fach-  
leute aus Landwirtschaft und Industrie zu einer Vorführung ein,  
ebenfalls waren mehrere Herren vom damaligen Reichsnährstand  
anwesend. Nach einer kurzen Begrüßung durch Herrn Wilke und  
Erklärung über die Arbeitsweise, wurden 2 schwere Pferde ange-  
spannt und die Schau nahm ihren Anfang. Es wurde ein großer  
Erfolg, nach zweimaligem Pferdewechsel hatten wir an diesem Tage  
ohne nennenswerte Störung ca. 3 Morgen gerodet, wobei Rüben und  
Köpfe schön ausgerichtet quer zur Fahrtrichtung über den Acker  
lagen. Was besonders auffiel, war, daß fast kein loses Blatt herum-  
lag und der Acker einem aufgeräumten Felde glich. Durch diese Vor-  
führung war natürlich das Interesse der Industrie hellwach gewor-  
den und mehrere Firmen bewarben sich um die inzwischen erteilten  
Patente. Am Ende der vielen Verhandlungen blieb die Fa. Krupp,  
Essen, über, mit der ein Lizenzvertrag abgeschlossen wurde und die  
sich verpflichtete, vorerst eine werksgerechte Maschine zu bauen.  
Nach Beendigung der Erntearbeiten wurde die Maschine nach Essen  
verladen und ging in den Besitz der Fa. Krupp über, deren Inge-  
nieure und Techniker sofort mit dem Neuentwurf begannen.

Ich selbst bin dann während der Zeit, daß die erste Maschine gebaut  
wurde, mehrere Wochen im Essener Werk gewesen, um die Arbeit mit  
zu überwachen. Im Herbst 1936 kam die Maschine nach Harber  
zum Probereinsatz, wobei ein Techniker der Fa. Krupp die noch er-  
forderlichen Änderungen mit mir zusammen in meiner Werkstatt  
vornahm. Die von Krupp gebaute Maschine arbeitete auch zufrie-  
denstellend. Aber wegen einer Umdisponierung im Werk, löste Krupp  
den Vertrag und die ganzen Rechte nebst der Bastelmaschine und  
der von Krupp gebauten Maschine gingen in den Besitz der Fa.  
Heinrich Lanz in Mannheim über. (Abb. 5)

In diesem Werk ging man mit großer Energie an die Arbeit, sodaß  
schon im Jahre 1937 2 Probemaschinen nach Harber kamen. In  
Mannheim wurden dann in den Jahren 1938/39 mehrere Maschinen  
gebaut und in verschiedenen Teilen von Deutschland zum Probe-  
einsatz gebracht, was auch positiv ausging und nun waren alle zu-  
versichtlich dass mit der Großfabrikation begonnen werden konnte.  
Aber leider mussten wir alle Hoffnungen begraben, als der Krieg  
1939 ausbrach und Lanz die Produktion einstellen musste. Was  
nun kam, war ein trauriges Ende aller unserer Erwartungen und

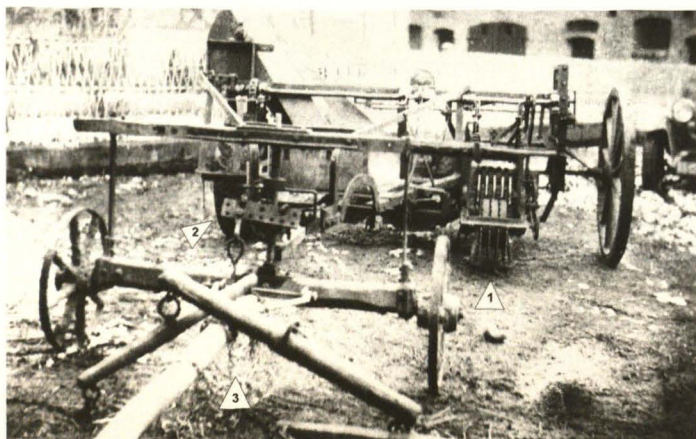


Abb. 4: Die "Bastelmaschine", mit dem Tastrad (1), dem Antriebsrad für Boden-  
antrieb (2) und der Anspannung für Pferdezug (3).

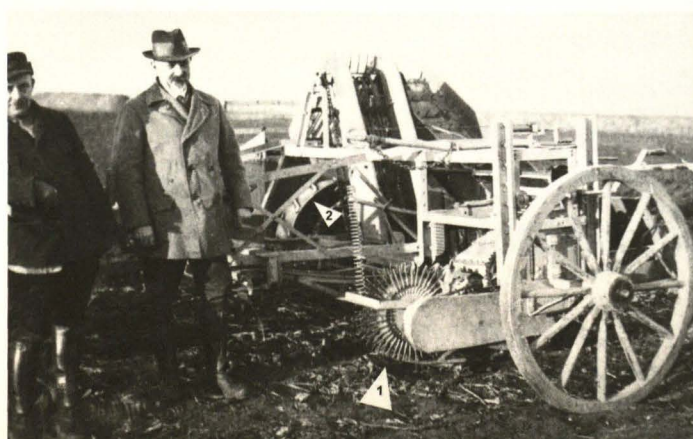


Abb. 5: Schlossermeister Heinrich Meisoll (links) und Landwirt Otto Wilke  
(rechts) an der funktionstüchtigen Maschine mit dem Tastrad (1) und dem  
Antriebsrad für Boden-antrieb (2).



der jahrelangen Erfinderarbeit, welche auch mit sehr hohen Kosten, besonders für Herrn Wilke verbunden gewesen waren.

Der restlosen Zerstörung der Lanzwerke im Bombenhagel des Krieges fielen auch die beiden Modellmaschinen zum Opfer und außerdem gingen auch fast die gesamten Patentunterlagen verloren. Nach dem Kriege hatte die Fa. Lanz andere Sorgen, als an den Bau von Rübenerntemaschinen zu denken und somit war auch für mich und meinen Freund Otto Wilke alles verloren.

Herr Wilke hat leider nach dem Kriege, er starb 1947, die Entwicklung im Rübenerntemaschinenbau nicht mehr erlebt, aber für mich ist es heute im Alter von 82 Jahren eine innerliche Befriedigung, wenn ich mir gelegentlich die heutigen Erzeugnisse der Fabriken ansehe, daß fast alle nach den von uns entwickelten Ideen gebaut werden. Es ist wohl das Schicksal vieler Erfinder, daß sie nicht selbst, sondern andere den Lohn für ihre Arbeit ernten. Jedenfalls bleibt das Verdienst, besonders von Herrn Wilke als Pionier der Entwicklung besonders in Rübenerntemaschinenbau auch ferner unbestritten, zumal er noch weitere Verbesserungen in der Landmaschinenbau-Technik erfunden hat. Es soll zum Schluss nur noch festgehalten werden, daß die erste brauchbare Rübenerntemaschine in Harber, resp. Hohenhameln, entwickelt wurde. Das für die Maschine erteilte Patent wurde am 26. August 1937 unter der No. 649 967, Klasse 43 c, Gruppe 1901, eingetragen.

Die Arbeitsweise des Rübenvollernters geschah zwei-phasig. Im ersten Arbeitsgang wurden die Rüben einer Reihe geköpft und im gleichzeitigen zweiten Arbeitsgang wurden die bereits geköpften Rüben der benachbarten Reihe gerodet. Die beiden Arbeitsgänge liefen in einer Maschine seitlich nebeneinander ab.

Es hatte von 1932 nahezu fünf Jahre gedauert, bis das Patent (Abb. 6) erteilt wurde:

# REICHSPATENTAMT PATENTSCHRIFT

Nr. 649 967

KLASSE 45 c; GRUPPE 1901

W 90048 III/45 c

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 26. August 1937

Otto Wilke in Harber b. Hohenhameln

Köpfvorrichtung an Rübenerntemaschinen

Patentiert im Deutschen Reiche vom 8. Oktober 1932 ab.

Es sind Rübenerntemaschinen bekanntgeworden, welche auch die Rübenblätter bzw. -köpfe abschneiden und beiseiteschaffen und zu diesem Zweck mit Tastrad, Köpfmesser, Räum- und Fördervorrichtungen versehen sind. Bei den bekannten

Einrichtungen kommt der angespießte und abgeschnittene Rübenkopf mit dem Acker in Berührung, so daß die Blätter beschmutzt werden, und wird weiterhin bei Übernahme durch das Band bzw. beim Abstreifen von dem Tastrad gequetscht. Demgegenüber ist es die besondere Aufgabe der Erfindung, das abgeschnittene Gut so schonend und sauber zu ernten, daß es der Wirtschaft im vollen Umfang nutzbar gemacht werden kann. In dem Sinne soll die Vorrichtung nach der Erfindung verhindern, daß das Gut geknickt und gequetscht wird und vom Tastrad oder auf seinem Wege zum Sammelbehälter wieder auf den Erdboden fällt.

Die Erfindung besteht darin, daß von den schräg nach hinten ansteigenden Haltern des Köpfmessers einerseits und dem Tastrad und der Räumvorrichtung andererseits ein bis zu den Förderbändern

aufsteigender Kanal gebildet wird, in dem das Gut durch das Tastrad von unten her hochgeschoben und von oben her durch die Räumvorrichtung mit dem Kopf voran den Förderbändern zugeleitet wird. Vorteilhafterweise läßt man die Rücken der an ihrem Umfang sägezahnartig ausgebildeten Scheiben der Räumvorrichtung auf das Gut auftreffen, um Beschädigungen zu verhindern.

Die Erfindung ist auf der Zeichnung an einer bekannten Rübenerntemaschine veranschaulicht. (In der Patentschrift ist dargestellt als Abb. 2 eine Seitenansicht der Maschine, als Abb. 4 eine schematische Ansicht der Köpfvorrichtung ohne Zusammenhang mit der Maschine und als Abb. 5 eine Ansicht des Köpfmessers von oben. – Die Rübenblätter bzw. -köpfe gelangen in den Behälter 26, die Rüben in den Behälter 60.) ... (Abb. 7 und 8) An dem um die Kippachse 16 schwingbaren Rahmen 15 sind das Tastrad, das Köpfmesser und die Fördervorrichtung für das Gut angebracht. Das Tastrad besteht aus den Scheiben 1, 2, 3, 4, die mit



Abb. 6: Das Patent "Köpfvorrichtung an Rübenerntemaschinen".

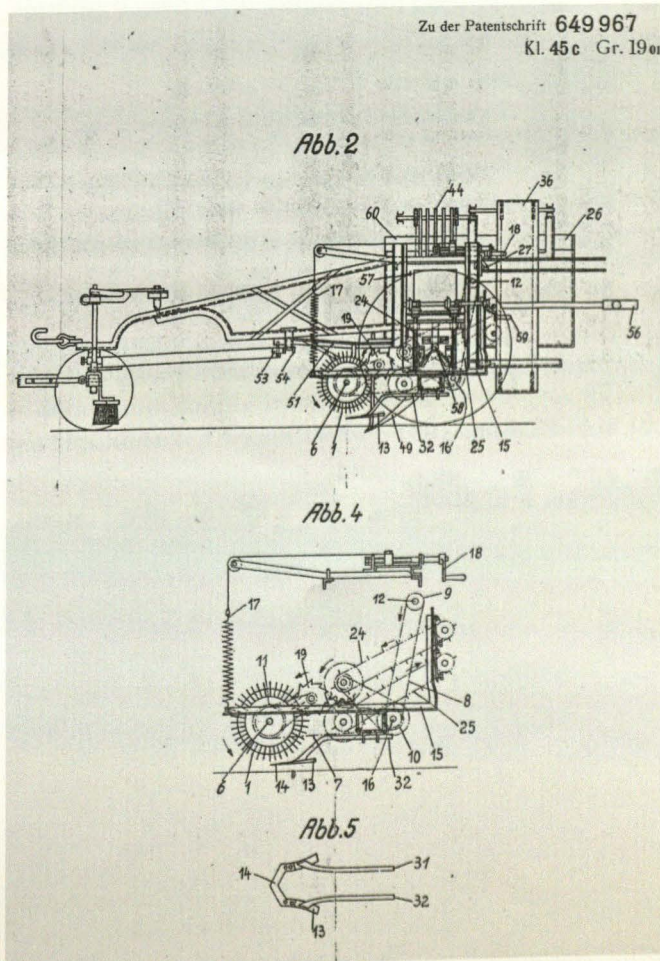


Abb. 7: Die Zeichnungen 2, 4 und 5 der Patentschrift.



Abstand voneinander auf der Welle 6 befestigt sind und Tastfinger besitzen. Das Köpfmesser 14 hat eine Sohle 13 und ist mittels schräg nach hinten ansteigenden Haltern 31, 32 am Rahmen 15 befestigt. Die Fördervorrichtung besteht aus dem aus sägezahnartigen Scheiben 19 und 23 gebildeten Räumrad und endlosen Förderbändern 24, 25, die in der Längsrichtung der Maschine, nach hinten ansteigend, verlaufen und deren Abstand voneinander nach dem hinteren Ende der Maschine abnimmt. ...

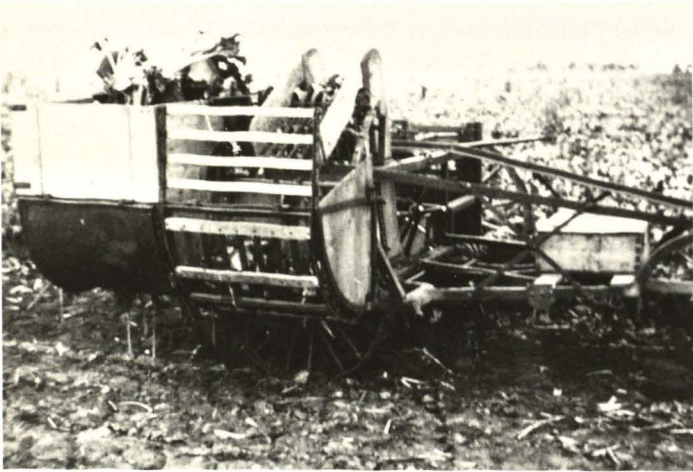


Abb. 8: Die Maschine mit den Behältern für die Rübenblätter bzw. -köpfe (links) und für die Rüben (rechts).

Die Hauptwelle 12 der Maschine, von welcher aus mittels der Kettenräder 9, 10, 11 und der Ketten 7, 8 die Welle 6 angetrieben wird, hat eine solche Drehzahl, daß die Umfangsgeschwindigkeit des Tastrades größer ist als die Fahrgeschwindigkeit. Dadurch wird das Gut schnellstens in die Maschine gefördert und sein Entlangschleifen auf dem Erdboden vermieden. Der Rahmen 15 ist mittels der Feder 17 und der Kurbel 18 einstellbar, so daß das Tastrad spielend den Höhenunterschieden der einzelnen Rüben folgen kann. ...

#### Patentanspruch

1. Köpfvorrichtung an Rübenerntemaschinen, bei der zum Abführen der abgeschnittenen Rübenköpfe bzw. der Blätter das Tastrad und daran anschließende endlose Bänder dienen, dadurch gekennzeichnet, daß ein Abführkanal für das abgeschnittene Gut vorgesehen ist, welcher unten durch die nach hinten ansteigenden Halter des Köpfmessers (14) und oben durch das Tastrad (1) und ein an dieses anschließendes Räumrad (59) begrenzt ist.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Räumrad (59) aus mehreren sich zwischen die Tastfinger des Tastrades (1) legenden, mit sägeartigen Zähnen versehenen Scheiben besteht, deren Zahnrückén bei der Arbeit auf das zu räumende Gut treffen.

Aber bereits 1933, etwa ein dreiviertel Jahr nach der Beantragung des Patentés, hatte Otto Wilke den Lizenzvertrag (Abb. 9) mit der Firma Krupp abgeschlossen:

Zwischen der Fried. Krupp Aktiengesellschaft in Essen, im nachstehenden Krupp genannt und Herrn Otto Wilke in Harber bei Hohenhameln ist heute folgender Lizenzvertrag geschlossen worden:

§ 1. Herr Wilke ist allein verfügungsberechtigt über die deutschen Patentanmeldungen für Rübenerntemaschinen:

- 1.) Patentanmeldung W. 90 048 III/45c, 1 vom 7.10.1932 und
- 2.) Patentanmeldung W. 90 442 III/45c vom 5.11.1932.

Herr Wilke erteilt Krupp die ausschliessliche Lizenz an den genannten Anmeldungen und an den Patenten, die er auf diese Anmeldungen erlangt, sowie an etwaigen entsprechenden Auslandsschutzrechten. ...

§ 5. Krupp zahlt an Herrn Wilke eine Lizenzgebühr von 4 % (Vier vom Hundert) vom Nettoverkaufspreis aller gelieferten Rübenerntemaschinen, die unter eines oder mehrere noch in Kraft befindliche, rechtsbeständige Vertragspatente fallen. Für die Höhe der Lizenzgebühr ist es ohne Bedeutung, ob nur ein oder mehrere Vertragspatente Anwendung gefunden haben.

Als Nettoverkaufspreis gelten 72½ (Zweiundsiebzigundeinhalb vom Hundert) des Listenverkaufspreises. ...

Essen, den 5./12. August 1933 (Unterschriften).

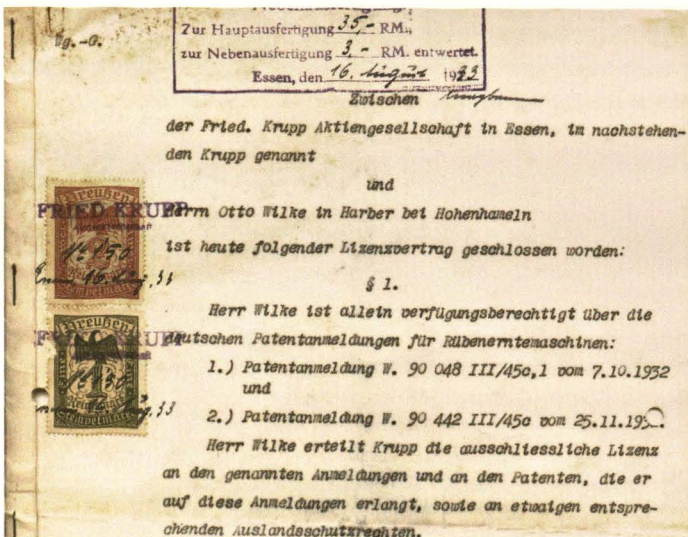


Abb. 9: Der Lizenzvertrag mit Firma Fried. Krupp.



Abb. 10: Rübenvollernter mit Zapfwellenantrieb, hier in einer Ausführung mit angehängtem Sammelbehälter für die Rüben.

Der Lizenzvertrag mit Fa. Krupp in Essen endete 1936, als Krupp die Fertigung von Landmaschinen beendete und mehr Rüstungsaufträge übernahm. Es folgte der Lizenzvertrag mit Fa. Lanz in Mannheim, aber die Serienfertigung kam nicht in Gang. Fa. Lanz schrieb schließlich: "Die Einstellung der Arbeiten hat zwar nicht die Bedeutung, dass wir sie auf diesem Gebiet auch künftig nicht mehr aufnehmen wollten. Wir möchten aber auf alle Fälle abwarten, bis die Zeiten zur Wiederaufnahme von Arbeiten günstiger sind und zwar günstiger in Bezug auf die technischen Erkenntnisse, wie auch auf die Materialfrage und günstiger in Bezug auf die unseren beauftragten Herren zur Verfügung stehende Zeit. Es wäre nicht unbedingt notwendig, dass die vertraglichen Bindungen



damit in Wegfall kommen, sondern dass der Vertrag lediglich eine Zeit lang in seiner Verpflichtung unsererseits zur Fortsetzung der Entwicklungsarbeiten und zur Zahlung von vorschüsslichen Lizenzen eingestellt wird."

Dass die von Otto Wilke erfundene Maschine gebrauchstüchtig war, erkannten auch andere:

#### *Gutachten*

*Bei einer Besichtigung der von Herrn Otto Wilke, Harber, konstruierten Rübenerntemaschine stellten wir folgendes fest:*

*Die Maschine war bei unserer Ankunft in vollem Betriebe und hat während unserer zweistündigen Anwesenheit fast störungslos gearbeitet.*

*Während eine Rübenreihe geköpft wurde, wurde eine andere Reihe gleichzeitig gerodet. Beim Köpfen spielte es keine Rolle, ob die Rüben mehr oder weniger aus dem Boden ragten. Die Maschine arbeitet dabei gleichmäßiger, als es im allgemeinen von Hand geschieht. Nicht minder wichtig ist die tadellose Behandlung des Blattes, das die Maschine nach dem Köpfen sofort abhebt und in gewissen Abständen vollkommen sauber in Haufen schüttet.*

*Die Maschine lieferte an die diesem Tage den Beweis, daß sie selbst auf schweren Böden gut zu verwenden ist.*

*Lehrte, den 10.11.1938 Aktien Zuckerfabrik Lehrte*

Trotz der anerkannten Funktionstüchtigkeit der Maschine mit der patentierten Köpfvorrichtung gab es bei nassem Boden ein Problem mit dem Antrieb. Verwendet wurde der Bodenantrieb, das heißt, von der Achse eines mit Stollen bestückten Rades wird die Drehbewegung mittels Zahnrädern und Ketten weitergeleitet. Die Folge ist, die Maschine ist nur dann in Tätigkeit, wenn sie fährt. Auch bei anderen pferdegezogenen Maschinen – wie Drillmaschine, Düngerstreuer, Grasmäher, Mähbinder – ist diese Antriebsart üblich. Erst mit dem Einsatz von Ackerschleppern, die mit Zapfwelle ausgestattet sind, konnte die den Antrieb der angehängten Maschine übernehmen. Mit dieser Antriebsart kann die Maschine bei etwaigen Verstopfungen auch "frei" gemacht werden.

Unter "Geistesblitze der Rübenpioniere" berichtete die Hildesheimer Allgemeine Zeitung am 10.08.2004 dazu unter anderem: *Doch gab es damals ein Problem, denn die verzahnten Eisenräder des Vollrübenroders rutschten bei nassem Boden durch. So war die Maschine matt gesetzt. Landwirt Otto Wilke grubelte, was zu tun*

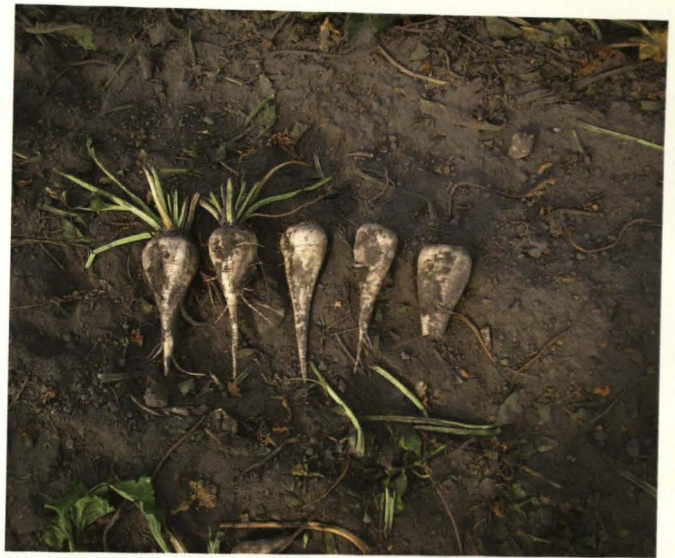


Abb. 11: Beim Roden verlorene Rüben (von links): 2 Rüben unzureichend geköpft, 2 Rüben richtig geköpft, 1 Rübe richtig geköpft jedoch mit abgerissener Spitze.

*sei und fragte einen Fachmann. Ein findiger Schlosser aus Harber wusste schließlich Rat, Hermann Bischoff. Der rüstige Rentner ist heute 86 Jahre alt. Lebhaft erzählt der Zeitzeuge von den alten Tagen, als er an den Vollrübenroder Hand anlegte.*

*Was den auf Touren brachte, war die Installation einer Zapfwelle. Der von einem Traktor gezogene Rübenroder wurde fortan von dieser Zapfwelle angetrieben, zudem half eine Verlängerung mit Kreuzgelenken, so Bischoff. "Außerdem habe ich Kinderkrankheiten beseitigt", berichtet er und der Stolz ist dem sympathischen 86-Jährigen dabei anzumerken. Nach seinen Eingriffen lief der Roder wie geschmiert. Und dessen Schöpfer, Landwirt Wilke, war hellauf begeistert. (Abb. 10)*

Der Zweite Weltkrieg mit allen seinen Schrecken ging 1945 zu Ende. Es folgten weitere Notzeiten. Die wirtschaftliche Lage litt durch Reparationen, es erfolgten Demontagen von Industriebetrieben und Patente wurden enteignet, auch das "Rübenroderpatent" von Otto Wilke. Die Landmaschinenfirma Wilhelm Stoll – 1878 in Luckenwalde bei Berlin gegründet, von 1906 bis 1945 in Torgau an der Elbe ansässig – hatte ihren Betrieb nach Broistedt verlagert. Der Fa. Stoll gelang es, das enteignete "Rübenroderpatent" zu kaufen und sie fertigte Rübenroder in Serienproduktion. Für viele Jahre waren die grün lackierten Maschinen mit dem Schriftzug "Stoll" marktführend.



Abb. 14: Sechsstreihiger Rübenvollernter beim Abbunkern der Rüben am Feldrand.



Neben seinem Einsatz für den Rübenroder befasste sich Otto Wilke mit Verbesserungen am Mähbinder. Das Getreide – damals waren lange Halme üblich, denn das Stroh wurde für die Tierhaltung benötigt – stand nicht immer senkrecht. Durch unterschiedliche Einflüsse kam es oftmals zu „Lagergetreide“, die Halme lagen dann mehr waagrecht oder waren auch durch Windeinfluß verwirbelt. Um nun das Mähen mit Mähbinder auch bei derartigen Verhältnissen zu ermöglichen, entwickelte er Vorrichtungen zum Mähen von Lagergetreide: Ährenheber/Halmheber, Getreideabteiler/Spurteiler. Diese am bzw. neben dem Schneidwerk angebrachten Bauteile – zunächst angefertigt von Schmiedemeister Fritz Bote in Harber – erwiesen sich als funktionstüchtig.

#### Gutachten

*Ihre Vorrichtung für Garbenbinder zum Mähen von Lagergetreide hat sich bei einer Vorführung, die am 27. August 1931 bei sonnigem Wetter in Harber stattfand, sehr bewährt. Die Arbeit befriedigte in dem plattlagerndem, trockenem Hafer vollauf. Obwohl er fast im rechten Winkel von der Maschine lag, kamen die Halme geordnet in den Elevator. Die Bunde verliessen sauber den Knüpfel. Selbst das Mähen des fast in Fahrtrichtung liegenden Getreides war technisch möglich. Auch in Wirbeln durcheinander liegender trockener Sommerweizen wurde gut gemäht. Die Halme wurden durch die 1,35 m langen, schneeschu-artigen Ährenheber gut geordnet und kamen sauber in den Elevator. Hildesheim, 15.9.1931, Dr. Gerken, Studiendirektor der Höheren Landwirtschaftsschule Hildesheim.*

Die industrielle Fertigung und die Vermarktung übertrug Otto Wilke der Fa. Krupp:

#### Zwischen

*der Firma Fried. Krupp Aktiengesellschaft in Essen, im nachstehenden „Krupp“ genannt, und*

*Herrn Otto Wilke in Harber bei Hohenhameln, ist heute (08.04.1932) folgender Lizenzvertrag geschlossen worden.*



Abb. 12: Sechsstreihiger Rübenvollernter bei der Ernte, von vorn.



Abb. 13: Sechsstreihiger Rübenvollernter bei der Ernte, von der Seite.

§ 1. Herr Wilke ist allein verfügbungsberechtigt über folgende Schutzrechte:

- 1.) Gebrauchsmuster 1 139 728 vom 27. August 1930, „Halmheber“.
- 2.) D.R.G.M. 1 184 063 vom 6.8.1931, „Vorrichtung für Bindermäher zum Mähen von Lagergetreide“.
- 3.) Patentanmeldung W.86613 III/45c2 vom 4.8.1931, „Vorrichtung für Bindermäher zum Mähen von Lagergetreide“.
- 4.) D.R.G.M. 1 188 074 vom 10.9.1931, „Vorrichtung für Haspeln an Bindemähern“.
- 5.) Patentanmeldung W.88727 III/45c2 vom 15.8.1931, „Vorrichtung für Bindemäher zum Mähen von Lagergetreide (Spurteiler mit federnder Spitze)“.
- 6.) D.R.G.M. 1 187 276 vom 16.8.1931, „Vorrichtung zum Mähen von Lagergetreide“.

Herr Wilke erteilt Krupp an diesen Schutzrechten und etwaigen entsprechenden Auslandsschutzrechten die ausschließliche Lizenz. ... (D.R.G.M. = Deutsches Reichs-Gebrauchs-Muster)

#### Ein Nachruf:

Otto Wilke †

Wer in den letzten Jahren in Harber bei Hohenhameln mit Otto Wilke zusammentraf, sich mit ihm über seine Pläne unterhielt, den Unternehmungsgeist und das ungewöhnliche Interesse, mit denen er an der Entwicklung der deutschen Landwirtschaft teilnahm, kannte, wer ihn mit rüstigem Schritt hinter seinen Versuchsmaschinen hergehen sah, der konnte sich kaum vorstellen, in diesem wie einen gesetzten Sechziger wirkenden Mann einen nahezu Achtzigjährigen zu sehen. Das Zusammentreffen von hoher landwirtschaftlicher und technischer Begabung mit der Kunst der Verwirklichung von Ideen und der Beharrlichkeit im Verfolgen des Zieles bis zum Erfolg im Einsatz in Feld und Industrie ist wirklich selten. Otto Wilke in Harber bei Hohenhameln hat diese Gaben in hohem Maße besessen. Die Landwirtschaft verdankt ihm eine Reihe von guten Neuerungen, unter denen ein hervorragender Ährenheber, ein Unkrautschläger, vor allen aber eine Zuckerrübenerntemaschine besonders genannt werden müssen. Der Industrie gab er sehr viele Anregungen und viele gute Ratschläge, für die auch Landmaschinenforschung und Wissenschaft zu danken haben. Otto Wilke wird in der Landtechnik stets ein ehrendes Gedenken gewidmet werden, in der Praxis sprechen seine Schöpfungen für ihn; bessere Zeiten werden ihnen mehr Geltung verschaffen, als es bisher möglich war.

Dr.-Ing. Wilhelm Knolle.

Herzlicher Dank an Eva Büttner, Enkelin von Otto Wilke, für den Einblick in die Archivalien mit den historischen Fotos (Abb. 1 bis 10), die diesen Beitrag ermöglichten.

Hinzugefügt sind aktuelle Aufnahmen. Die für die Rübenernnte gegenwärtig eingesetzten, sechsstreihig arbeitenden Maschinen sind sehr schlagkräftig. Die Rübenblätter bzw. -köpfe – früher frisch oder einsiliert als Futter für Rindvieh genutzt – verbleiben in zerkleinerter Form auf dem Feld und werden in den Boden eingearbeitet. Es werden nunmehr lediglich die Rüben geerntet. (Abb. 11 bis 14, von Rolf Ahlers)



# Pfarrer August Engel und die Schapener Konservenfabrik

Text und Fotos von Prof. Dr. Dr. h.c. Bernhard Kiekenap

August Friedrich Hermann Engel, Pfarrer für Volkmarode, Schapen und Weddel 1893-1931, beklagt im „corpus bonorum“ seiner Parochie den wachsenden Unglauben in seiner Gemeinde und die unbefriedigende Präsenz bei den Gottesdiensten. Selbst Missionsfeste, die in Volkmarode und Weddel gefeiert worden wären, hätten daran nur wenig geändert. In diesem Zusammenhang schreibt Engel: „Dass dieser Unglaube hier [Parochie Volkmarode] aber seine Zerstörungswerk so besonders gründlich hat tun können, hat seinen Grund darin, dass in dem Zeitraum, über den ich berichte, die Landwirtschaft eine Umgestaltung erfahren hat, die auf das kirchliche Leben der Gemeinde den allerungünstigsten Einfluss ausgeübt hat.

Früher als man im Großen und Ganzen weiter nichts baute als Kartoffeln und Roggen, hatte man viel freie Zeit; schon aus Langeweile und der Abwechslung wegen ging man sonntags zur Kirche. Das ist jetzt ganz anders geworden. Der Konservenbau – Spargel, Erbsen, Bohnen, Kohlrabi, Karotten – dessen mein Vorgänger im Jahresbericht von 1892 gedenkt, ist aus seinen damaligen Anfängen heraus inzwischen ins Große gewachsen. Namentlich in Weddel aber auch in den anderen Dörfern, reiht sich jetzt Morgen an Morgen, der mit Spargelpflanzen besetzt ist. Und was diese Art der Bewirtschaftungen für unsägliche Mühe und Arbeit macht, davon kann sich der Fernstehende gar keine Vorstellung machen. Es nimmt wohl keiner an einer Spargelkampagne teil, ohne bedeutend an Körpergewicht zu verlieren. Und durch den Bau einer großen Konservenfabrik in Schapen ist der Arbeit immer noch mehr geworden; man muss die Früchte nicht nur auf dem Felde ziehen, sondern auch gebrauchsfertig in Büchsen verarbeiten. Dieser Konservenbetrieb hat aber naturgemäß seine Rückwirkungen auf die übrigen Zweige der Landwirtschaft gehabt, die gegen früher viel intensiver gehandhabt wird.

In Schapen ist ja freilich eine Dampfmolkerei entstanden, die für die Wirtschaftsbetriebe der Milchviehhalter insofern eine Erleichterung bedeutet, als deren Frauen damit die Mühe des Butterns erspart wird. Auch ist Weddel jetzt nicht mehr allein in der Parochie in der glücklichen Lage, an der Eisenbahn zu liegen. Schapen und Dibbesdorf haben auch einen Bahnhof an der Schöninger Elm- bzw. Schuntertalbahn bekommen. Und diese weitere Hineinbeziehung der Parochie in das große Eisenbahnnetz bedeutet für diese manche Wegeersparnis. Aber das Weniger an Arbeit, das dadurch erzielt wird, wird doch vielfach wieder aufgehoben durch das vorhin geschilderte Mehr an Arbeit. Man ist namentlich zur Zeit der Spargelkampagne in den Monaten Mai und Juni, wo der Spargel auch sonntags gestochen werden muss, so sehr mit Arbeit überhäuft, dass der Gedanke an die Kirche für die meisten völlig in den Hintergrund tritt. Man kommt im Sommer nur noch selten in die Kirche.“ (Abb. 1)

## Die Schapener Konservenfabrik Knopf & Telge und Oskar Knopf

Das Verfahren der Konservierung von Gemüse, Früchten oder Fleisch war Anfang des 19. Jahrhunderts in Frankreich entwickelt worden und führte dort zur Gründung der ersten Konservenfabriken. Bei uns in Deutschland verlief die Entwicklung ähnlich jedoch einige Jahrzehnte später. In Braunschweig ist die Einführung der Konservierung verbunden mit Professor Franz Varrentrapp (1815-1877), Fachmann für Fragen der Konservierung, gleichfalls Professor für Chemie und Physik und ein enger Freund von Heinrich Vieweg (1826-1890), sowie mit den Klempnermeistern Daubert und Pillmann, die sich mit der Anfertigung und dem luftdichten Verschließen der Dosen beschäftigten, die vorerst verlötet wurden. Für die Konservierung des Spargels, der anfangs nur in kleineren Mengen in den Bauerngärten produziert wurde, waren diese Verfahren der Konservierung und der Verpackung ausreichend. Vor 1860 gab es daher in Braunschweig nur zwei Konservenfabriken. Das änderte sich jedoch als in den sechziger Jahren Gustav Grahe und

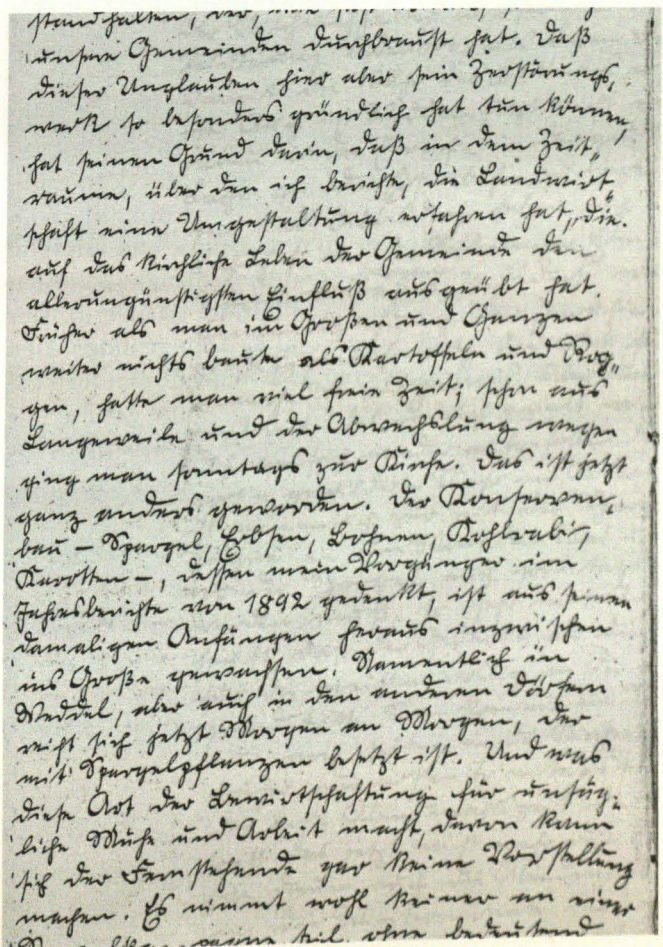


Abb. 1: Pastor August Engel beklagt die Entwicklung der Landwirtschaft, Quelle: corpus bonorum der Parochie Volkmarode, 1893-1908.





Abb. 8: Dosenetiketten der Schapener Konservenfabrik, Quelle: Archiv des Verfassers.

A. W. Querner dazu übergangen, Spargelkulturen in größerem Umfange feldmäßig anzulegen, und den Spargel selbst zu konservieren. Da um Braunschweig herum günstige Bodenverhältnisse für den Spargelanbau vorlagen – nämlich sandige Böden – folgte in den Jahren bis 1900 die Einrichtung von etwa 40 Konservenfabriken. Im Jahre 1928 gab es 81 Konservenfabriken im Lande Braunschweig, davon allein 43 in der Landeshauptstadt.

Die Bauern hatten schnell erkannt, dass Spargel und andere Gemüsearten mehr Geld einbrachten als der Anbau von Roggen und Kartoffeln. So gab es in Braunschweig zur Jahrhundertwende 2.280 ha Spargelflächen, die bis 1914 auf 3.580 ha erweitert wurden. (aus: „Braunschweigische Heimat“, Ausgabe 1997, Seite 7).

Auch in Schapen, wo, abgehen vom südlichen Teil der Gemarkung, überwiegend sandiger Boden ansteht, wurde diese Entwicklung mit großem Interesse beobachtet, weil die Bauern ständig bemüht waren, die Produktivität zu erhöhen, zumal die Ernteergebnisse wegen unzureichender Düngung sehr unbefriedigend waren. Oskar Knopf, Besitzer eines Ackerhofes (ass. Nr. 4, jetzt: Weddeler Straße 2), bei dem das Recht lag, eine Schafherde zu unterhalten, und zeitweise Ratsmitglied sowie Bürgermeister der Gemeinde, hatte den Mut gemeinsam mit seinem Stiefvater Maurermeister Hermann Telge, eine Konservenfabrik zu gründen. Den einen sin Uhl ist dem anderen sin Nachtigall, sagt man auf dem Lande, und so brach über Schapen und umliegende Dörfer jene intensive Geschäftstätigkeit herein, die Pastor

Engel so bitter beklagt hat. Natürlich bestimmten nun die Arbeitsabläufe der Konservenfabrik in Schapen den Lebensrhythmus und nicht mehr die Kirchenglocken oder die Schlagwerke der Kirchenuhren. Die Dampfpeife der Fabrik gab weithin zu hörende Signale, die zum Arbeitsbeginn, zu Pausen oder zum Arbeitsende aufforderten. Danach richteten sich auch die Bauern bei ihrer Feldarbeit. Das war der Preis den Schapen und die umliegenden Dörfer für die Beschäftigung vieler Frauen und für die Erhöhung der regionalen Kaufkraft zu zahlen hatten.

Walter Meier, geboren 1897 in Braunschweig, der 1911 bei der Schapener Konservenfabrik Knopf & Telge als Lehrling begonnen hatte und dort von 1929 bis zum Jahre 1961 als Prokurist tätig gewesen ist, berichtet (Chronik von Schapen, Seite 181) über die Schapener Verhältnisse: „Die Konservenfabrik war der größte Betrieb, den Schapen jemals besessen hat. Sie bestand von 1905 bis 1961. Oskar Knopf, ein Großbauer aus Schapen, gründete 1905 die Fabrik, weil er mit den Ablieferungsbedingungen der Braunschweiger Konservenfabriken nicht mehr zufrieden war. Die Fabrikanlagen wurden fast in dem jetzigen Umfang zur Spargelkonservierung aufgebaut. Etwa 200 Morgen der Schapener Flur waren damals Spargelkulturen, ungefähr zehn umliegende Dörfer lieferten ihr Gemüse nach Schapen. (Abb. 2 und 3)

Schon 1911 war die Firma einer der größten Lieferanten im Braunschweiger Gebiet. 70 bis 80 auswärtige Saisonkräfte waren vom Mai bis November als Arbeitskräfte eingesetzt; sie wohnten in der betriebseigenen „Kaserne“ (ass. Nr. 53, jetzt: Buchhorstblick 7). Im Jahre 1914 wurde dann noch ein Lagerflügel, 1915 ein zweites Kesselhaus angebaut. Der Erste Weltkrieg brachte das Verbot des Spargelanbaus und das Verbot, die vorhandenen Bestände zu konservieren. Die Firma ging zur Konservierung anderer Gemüsesorten über. Weil während des ersten Weltkrieges infolge Zinnknappheit ein Mangel an Konservendosen bestand, wurden in der Schapener Konservenfabrik auch Marmeladen, vornehmlich aus Steckrüben, produziert, die dann in kleinen Eimern vermarktet wurden. Mein Vater, im Jahr 1904 geboren, der Kindheit und Jugend in Weddel verbracht hat, pflegte die Geschichte vom leutseligen und mitfühlenden Oskar Knopf zu erzählen, der persönlich die Weddeler Kinder am Fabrikator gelegentlich mit Steckrübenmarmelade beschenkt und erfreut habe. Oskar Knopf war bei seinen Schapener Mitbürgern sehr angesehen. Schließlich war er einer von ihnen und trat auch so auf. Er hatte gelernt mit



Abb. 2: Spargelstechen vor dem Ersten Weltkrieg, aus: „Braunschweigische Heimat“, Ausgabe 1997, Seite 8.



angesehenen Persönlichkeiten, mit Bankiers, Unternehmern und hohen Beamten (in Schapen sagte man: mit hohen Tieren) zu verhandeln und er war – wie die Schapener glaubten – infolge seiner langjährigen Unternehmertätigkeit sehr vermögend.

Das große Vertrauen zu „ihrem Oskar“ offenbarten die Schapener als im November 1918 revolutionsähnlicher Aufbruch in Braunschweig ausbrach, und mehrere Husaren mit schwarzen Pferden in das Dorf im wilden Galopp einritten. Die Soldaten schossen in die Luft, schrieten aus Leibeskräften „Revolution“ und verlangten den Bürgermeister zu sprechen. Die von den Reitern befragten Bürger spürten „nun wird es ernst“ und der Fall kann nur von Oskar gelöst werden, zu dem sie die revolutionären Reiter schickten. Einige Schapener, durch die Schüsse aufgeschreckt und neugierig geworden, sind den Reitern im gebotenen Abstand gefolgt und verharren an Fabrikhof. Nach einer Weile erschien Oskar Knopf mit den Soldaten auf dem Fabrikhof. Die Reiter sprangen auf ihre Pferde, schossen noch einmal in die Luft und ritten wohl versorgt von dannen. Die verängstigten, aber auch bewundernden Blicke folgten den Reitern, die mit mächtig qualmender Zigarre und scharfen Galopp das Dorf verließen. Oskar Knopf ging beruhigend auf seine verunsicherten Mitbürger zu, die ihn aufgeregt fragten: „Oskar, wat schallen weeren?“ „Gaht man wedder nah Huse, Lüeh“, beruhigte der Fabrikbesitzer die anwesenden Schapener: „Dä Rewwelutschon is tau Enne!“ So einfach war das damals in Schapen, obgleich im Lande Braunschweig und vor allem in der Hauptstadt die Revolution doch etwas turbulenter ablief.

Der Prokurist der Konservenfabrik, Walter Meier, berichtet auch über Fortgang und Ende der Schapener Fabrik: „1919 wechselte die Firma zum ersten Mal den Besitzer. Nach beiden Weltkriegen waren die Flüchtlinge willkommene Arbeitskräfte. Zur Unterbringung erwarb die Firma das „Schlösschen“ (ass. Nr. 50, jetzt: Am Hegen 2), das Gebäude einer ehemaligen Spargelplantage. Bis 1961 umfasste der Stamm etwa 16 Angestellte. Nur in der Saison waren außerdem 100 Frauen beschäftigt. Der Umsatz betrug z.B. bei Erbsen pro Jahr 16.000 Zentner (= 800.000 kg) Rohware, das entsprach 400.000 Dosen Fertigware.

Die Erweiterung des Kesselhauses im Jahre 1915 war ein Zeichen für die zunehmende Mechanisierung in der Konservenindustrie. Wer hier Investitionen scheute, verlor schnell seine Wettbewerbsfähigkeit und unterlag im Preiskampf der Konkurrenz. Oskar Knopf versuchte die Flucht nach vorn und passte seine Fabrik der schnellen Entwicklung bei der maschinellen Ausrüstung an. Jedoch waren die zu erzielenden Preise infolge der zunehmenden Konkurrenz so unzureichend, dass die notwendigen Abschreibungen auf die getätigten Investitionen nicht im vollen Umfang erwirtschaftet werden konnten. Die Konservenfabrik war daher gezwungen, da sie an Löhnen und bei den angelieferten Produkten kaum sparen konnte, zur Erhaltung der betriebsnotwendigen Liquidität die Bezahlung sonstiger Rechnungen – in erster Linie bei den Konservendosen – hinauszuzögern. Auf diese Weise wurden die Lieferanten-schulden, insbesondere gegenüber dem Dosenlieferanten,



Abb. 3: Schapener Bauern und ihre Helfer nach dem Spargelstechen, etwa 1910. Überwiegend wurde der Spargel bei der Schapener Konservenfabrik „Knopf & Telge“ abgeliefert. Quelle: Archiv des Verfassers.



Abb. 4: Konservenfabrik Knopf & Telge, Schapen, etwa 1920, Quelle: B. Kiekenap „Chronik von Schapen“, Seite 301.



Abb. 5: Frauen beim Spargelschälen, Quelle: B. Kiekenap „Chronik von Schapen“, Seite 181.



der Firma Schmalbach, ständig höher. Als die Schulden im Jahre 1919 den ungefähren Wert der Firma erreicht hatten, sah Schmalbach sich genötigt, die Firma zu übernehmen. (Abb. 4)

**Willi Schmalbach und sein Freund Dr. Eberhard Hörstel, der Erbe von „Salve Hospes“**

Die Begeisterung bei Kaufmann Willi und Techniker Gustav Schmalbach, den damaligen Inhabern der Firma, wegen der notgedrungenen Übernahme der Schapener Konservenfabrik Knopf & Telge wird sich in Grenzen gehalten haben, denn bei weiteren Fabriken war gleichfalls mit Übernahmen zu rechnen, und die Presse bespöttelte sie bereits als „Blechkönige“ von Braunschweig. Die Schmalbachs, ursprünglich Schmalbauch, waren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus Obersachswerfen bei Nordhausen nach Braunschweig gekommen. Bereits im Oktober 1875 heiratete Johann Andreas Schmalbach (1851-1904), der Firmengründer, in Braunschweig die Bäckermeisterstochter Hanne Auguste Beste aus Stadtoldendorf. Deren Söhne Gustav (1880-1931) und Willi (1876-1829) führten die Firma Schmalbach zu einem beachtenswerten Unternehmen.

Die Familie Schmalbach war durch die zahlreiche Verwandtschaft und durch einige Geschäftsfreunde in der Braunschweiger Gesellschaft „gut vernetzt.“ Zu den Freunden von Willi Schmalbach zählte auch Dr. Eberhard Hörstel (1870-1932), Regierungsrat und Sohn von Marie Hörstel, geborene Hollandt. Marie Hörstel, mit dem braunschweigischen Major Hermann Hörstel verheiratet, war die Großtochter des Großhandelskaufmanns Wilhelm Dietrich Krause (1773-1845), der sich von Peter Joseph Krahe die Villa Salve Hospes und die zugehörige Parkanlage hatte bauen lassen. Eberhard Hörstel wiederum hatte Wilhelm Krahes Tochter Käthe (1871-1965) geheiratet, die sich auch Cathinka nannte. Wilhelm Krahe (1839-1921), der Sohn von Friedrich Maria Krahe, ist der Architekt der unmittel-

bar westlich der Villa Salve Hospes im Jahre 1884 für Wilhelm Hollandt gebauten Orangerie. In der Familie Krahe galt Eberhard Hörstel als „Luftikus“ aber auch als steinreich, zumal er ebenfalls von seinem 1894 verstorbenen Onkel Wilhelm Hollandt, angesehenen Rechtsanwalt in Braunschweig, als dessen Testamentsvollstrecker reichlich bedacht worden war.

Willi Schmalbach hatte seinem Freund Eberhard Hörstel empfohlen, angesichts der zu befürchtenden Geldentwertung auch in Sachwerte zu investieren. In diesem Zusammenhang empfahl er ihm den Kauf der Konservenfabrik in Schapen, die er ihm praktisch schenken könne, wenn er dafür die Verbindlichkeiten aus Dosenlieferungen übernehmen würde. (Abb. 5) Hörstel stimmte zu und leitete damit seinen Ruin ein, der damit endete, dass er Salve Hospes 1927 an die Stadt Braunschweig verkaufte. Trotz des zusätzlichen Verkaufs von Schmuck und Kunstgegenständen an die Familie Schmalbach und an Museen konnte Hörstel den Konkurs der Schapener Konservenfabrik, der im Juli 1928 erklärt wurde, nicht verhindern.



Abb. 6: Villa Hörstel, jetzt Städtische Musikschule Braunschweig, Aufnahme 2005, Quelle: Archiv des Verfassers.

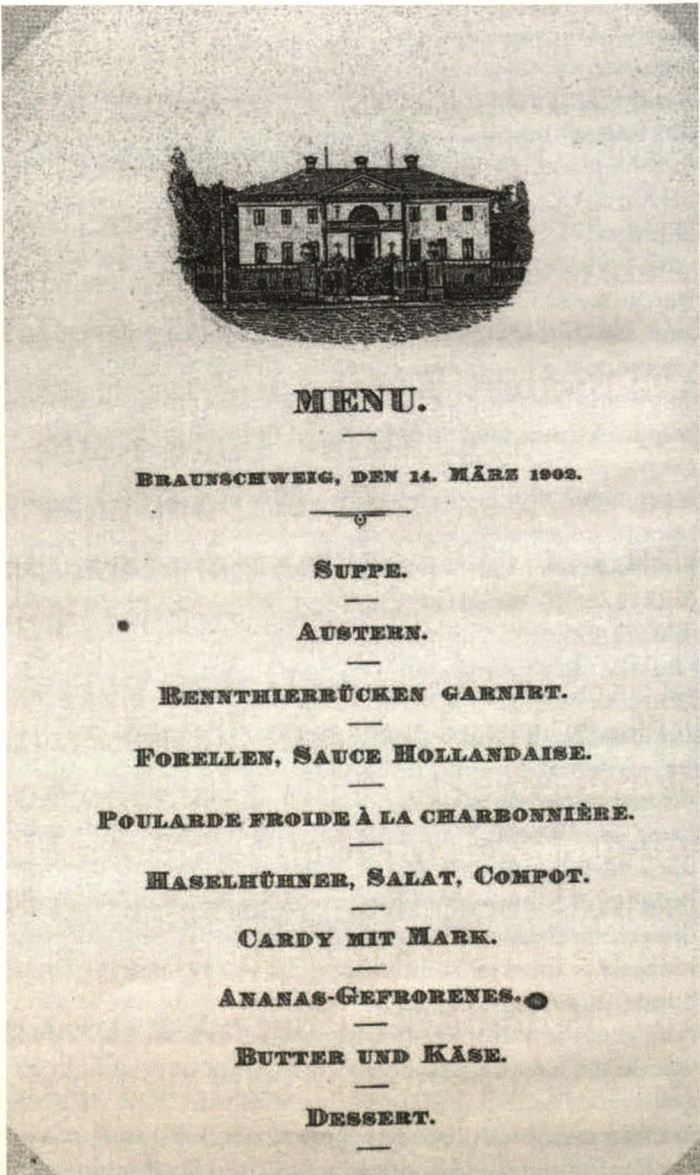


Abb. 7: Menu bei Marie H. Hörstel: Einladung in die Villa Salve Hospes, Quelle: Archiv des Verfassers.



Willi Schmalbachs 1919 geborener Sohn, Hans Werner Rössing-Schmalbach, beschreibt diese traurige Entwicklung in seinen „Konserviertes“ genannten Erinnerungen: „Hörstels waren mit meinen Eltern befreundet. Mein Vater hatte ihm vor der Inflation [Währungsumstellung am 20.11.1923], als er Geld anlegen wollte, die Konservenfabrik Schapen angeboten, bei der Schmalbach erhebliche Forderungen hatte, die auf diese Weise hereinkamen. Er wirtschaftete aber so schlecht, dass er ein Jahr nach Verkauf von Salve Hospes dennoch in Konkurs geriet. Im Zusammenhang mit dem Verkauf der Villa Salve Hospes durch Herrn Hörstel muss ich noch erwähnen, dass dessen Frau in den wirtschaftlich schwierigen Jahren immer wieder Kunstgegenstände veräußerte. So gelangten etliche schöne Bilder, wie Aert van der Neer, Pascha Weitsch, Wyntrac etc. in den Besitz meiner Eltern. Auch erinnere ich mich, dass meine Mutter als Pfand für geliehenes Geld ein großes Diamantdiadem in einer kunstvoll gefertigten Samtschatulle lange Zeit aufbewahrte, bis es eingelöst wurde. Der letzte Spross aus der Familie Hörstel war Wiltrud, die Tänzerin wurde, in Wien lebte und sich mit Künstlernamen ‚Leströh‘ nannte (Umkehrung).“

Hörstels haben, wie man in Braunschweig sagte, stets „auf großem Fuße“ gelebt. (Abb. 6 und 7) Eine Reihe von Jahren nahmen sie intensiv an dem Braunschweiger gesellschaftlichen Leben teil, wie schon ihre Eltern und Großeltern. Sie erhielten zahlreiche Einladungen und gaben selbst rauschende Feste auf ihrem herrlichen Anwesen. In den Jahren 1923 bis 1926 hatte Dr. Hörstel gelegentlich junge Frauen aus der Schapener Konservenfabrik gebeten, bei derartigen Festen beim Bedienen, Kochen und Aufräumen behilflich zu sein. Für viele Jahre hatte er dadurch für dörflichen Gesprächsstoff gesorgt, weil die Arbeiterinnen der Konservenfabrik derartig aufwendige und teure Veranstaltungen noch nicht erlebt hatten. Die Schwärmereien über die Feste, insbesondere über die Garderoben der Damen und Herren, wollten in Schapen kein Ende nehmen, wie der Verfasser später während seiner Kindheit aus den jahrelangen, begeisterten Erzählungen vieler Dorfbewohnerinnen entnehmen konnte. Nach Hörstels Tod war in der Todesanzeige vom 21. Juli 1932 im Braunschweiger Allgemeinen Anzeiger zu lesen: Frau Cathinka [Käthe] Hörstel, geborene Krahe und Wiltrud Hörstel geben bekannt, dass der Regierungsrat Dr. Eberhard Hörstel, „Mein lieber Mann und guter Vater“, nach langem, schweren Leiden verstorben ist.

## Die Fortführung und das Ende

Die Konservenfabrik in Schapen wurde 1928 von Emil Sprenger aus Braunschweig übernommen und bis zum Jahre 1961 weitergeführt. (Abb. 8, 9 und 10) Das Hauptliefergebiet war vor dem Zweiten Weltkrieg das Gebiet östlich der Elbe und an der Küste. Ausgeliefert wurden die Konserven per Bahn und Schiff, später auch mit Lastkraftwagen. Nach 1945 gingen die wichtigsten Absatzgebiete verloren. Dazu kam, dass die veralteten Gebäude und Maschinen der europäischen Konkurrenz und den Lieferungen aus Formosa nicht mehr gewachsen waren. 1961 wurde die Produktion eingestellt. Die Arbeitskräfte und die Gebäude wurden zunächst von der Firma Schmalbach übernommen.

Im Jahre 1963 wurde die stillgelegte Konservenfabrik Schapen, bestehend aus mehreren Gebäuden und dem großen Grundstück, an den Baggerbetrieb Künnemann aus Klein Schöppenstedt verkauft, der hier genügend Abstellflächen für seine Baugeräte vorfand. In den letzten Jahren hat die Firma Künnemann umfangreiche Teilflächen an einen Betrieb verpachtet, der sich mit dem Verkauf, Ankauf und der Reparatur von Wohnwagen und Reisemobilen beschäftigt. So endete ein Unternehmen, das von Oskar Knopf und Hermann Telge so hoffnungsvoll im Jahre 1905 gegründet worden war und das Pastor August Engel für den mangelnden Besuch seiner Gottesdienste verantwortlich gemacht hatte.



Abb. 9: Betriebsausflug der Belegschaft der Konservenfabrik Schapen, 31. August 1935, untere Reihe, Mitte, der Besitzer der Fabrik Emil Sprenger, im Arm seine Tochter Elisabeth, rechts daneben Mariechen Wesche, Grete Oppermann, Gertrud Zoddell; Archiv des Verfassers.



Abb. 10: Spargelstecherin vor dem Zweiten Weltkrieg, aus: „Braunschweigische Heimat“, Ausgabe 1997, Rückseite des Heftes.



# Wirtschaftliche Größe und politische Vormacht: Braunschweig in der Hansezeit

Text von Prof. Dr. h.c. Gerd Biegel

Institut für Braunschweigische Regionalgeschichte an der TU Braunschweig

Mit dem Begriff Hanse wird allgemein ein weit gespannter Handelsbereich des Spätmittelalters assoziiert. Tatsächlich jedoch bestand die Hanse bis über das Ende des Dreißigjährigen Krieges hinaus. Ebenso wenig bewusst ist meist, dass die Mehrzahl der Hansestädte im Binnenland gelegen waren, zumeist mit Zugang zu einem schiffbaren Fluss. Mit Hansestädten und Hansekontoren von Nowgorod und Reval, über Visby auf Gotland bis Köln und London war bereits ein europäischer Wirtschaftsraum geschaffen, dessen Realisierung in der Neuzeit erst noch aussteht. Mit der Neugründung Lübecks durch Heinrich den Löwen war ab 1159 auch das Tor zur Ostsee für die Händler aus Westfalen, dem Rheinland und Niedersachsen geöffnet. Von den Hafenorten aus entwickelten sich entlang der Flüsse jene binnenhansische Verbindungen, zu denen Braunschweig zählte, das über die Schifffahrt auf der Oker erreichbar war.

Braunschweig war zu Zeiten der Hanse im norddeutschen Binnenland eine der politisch und wirtschaftlich bedeutendsten Städte.

Zahlreiche Privilegien förderten die Entwicklung und belegen den hohen Stellenwert des Handels für die Stadt Braunschweig in dieser Epoche. So war im 12. Jahrhundert die Befreiung des Handels Braunschweiger Bürger auf Oker, Aller und Weser nach Bremen vom Zoll bedeutsam für den Handelsweg von Braunschweig über Bremen nach England, Dänemark und Norwegen. 1199 gewährte Kaiser Otto IV. außerdem das Privileg der Zollfreiheit durch das ganze Deutsche Reich, zugleich stellte er die Braunschweiger Bürger unter seinen Schutz. Zwei weitere bedeutsame Handelsprivilegien für Braunschweig in den Jahren 1228 und 1230 müssen ebenfalls noch erwähnt werden. So stellte 1228 der dänische König Waldemar II. der Stadt Braunschweig einen Schutzbrief aus und befreite ihre Bürger vom Zoll und vom Strandrecht. Im Jahr 1230 erhielten die Braunschweiger schließlich ein „höchst vorteilhaft abgefasstes Handelsprivileg“ von König Heinrich III. von England. Dies

bedeutete Schutz für die Braunschweiger, unbehinderten, freien Handel und sicheren Verkehr für Menschen und Waren im gesamten Herrschaftsgebiet des englischen Königs. An diesen Handelsprivilegien lässt sich ablesen, welch bedeutsamen Aufschwung der Fernhandel für Braunschweig inzwischen genommen hatte. Kaufmännische Tüchtigkeit und politisches Geschick im Ausland bildeten die Grundpfeiler dieser Erfolge der Stadt Braunschweig als europäischem Wirtschaftsstandort.

Allmählich wuchs die Stadt im 13. Jahrhundert in ihre Vormachtstellung gegenüber den sächsischen Städten des Hanseraumes. Die Beziehungen zu den Städten der Hanse vertieften sich, und Braunschweig nahm 1356 und 1358 an den Hansetagen in Lübeck teil, als sich die so genannte Städtehanse bildete. Nicht durch einen Vertrag wurde Braunschweig Mitglied der Hanse, sondern gehörte von dem ersten Hansetag an „dazu“. Weit über wirtschaftliche Fragen hinaus war die Mitgliedschaft in der Hanse eine Frage der Sicherheits- und Bündnispolitik. Letztere setzte für Braunschweig im Jahr 1247 ein. Damals gewährten die Braunschweiger den Hamburgern Schutz und Sicherheit in ihrer Stadt bei einem Streit zwischen ihren Stadtherren, wobei sie ihnen eine Frist von vierzig Tagen einräumten, um die Stadt zu verlassen. Weitere Schutzbündnisse, etwa zwischen Goslar, Hildesheim und Braunschweig oder Stade und Braunschweig folgten im Laufe des 13. und 14. Jahrhunderts. Das eigentliche Motiv dieser Bündnispolitik war auf der einen Seite Absicherung der wachsenden Autonomie der Städte gegen Übergriffe etwa der Fürsten, auf der anderen Seite Entwicklung und Sicherung von Handel, Gewerbe und Wirtschaft. Im ersteren Falle hatte die Organisationsstruktur der Städtehanse, wie sie sich im 13. Jahrhundert herausbildete, eher regionalen und im letzteren Falle überregionalen Charakter.

Ausgeführt wurden damals Erzeugnisse der Braunschweiger Tuchmacher, ebenso Produkte der Metallhandwerker sowie landwirtschaftliche Güter und seit 1390 die Braunschweiger Mumme. Im Gegenzug wurden Luxuswaren wie Tuche und Pelze, Gewürze eingeführt, aber auch landwirtschaftliche Produkte, die für die Versorgung der expandierenden Großstadt mit etwa 15.000 Einwohnern dringend benötigt wurden. Wie groß die wirtschaftliche Bedeutung der Hanse im Spätmittelalter für Braunschweig tatsächlich war, sollte sich im Zusammenhang mit der „Großen Schicht“ 1374 – 1386 erweisen. Die gewalttätigen Ausschreitungen während dieses Aufstandes forderten u. a. das Leben von sechs Ratsmitgliedern, darunter Tile v. Damm und Cort Doring aus der Altstadt und riefen die übrigen Mitglieder der Hanse auf den Plan. Am 24. Juni 1375 wurde auf dem Hansetag in Lübeck die Stadt Braunschweig aus der Hanse ausgeschlossen (Verhansung), wodurch sämtlicher Handel mit der Stadt und ihren Kaufleuten unterbunden werden sollte. Politisch und wirtschaftlich war Braunschweig vollständig isoliert. Obwohl

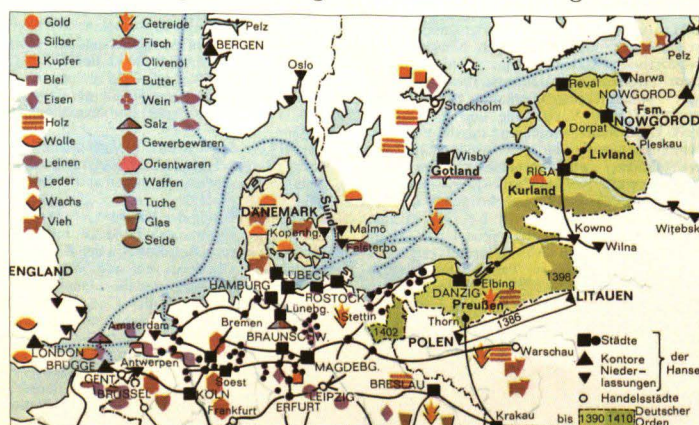


Abb. 1: Der Ostseehandel der Hanse um 1400.

Ausschnitt aus: dtv-Atlas Weltgeschichte. – München, 2000.



der Handelsboykott nicht vollständig gelang, war der wirtschaftliche Schaden für Braunschweig doch enorm. Nach langen Verhandlungen und mit Unterstützung von Kaiser Karl IV. wurde Braunschweig erst am 12. August 1380 wieder in die Hanse aufgenommen. Die Bedingungen waren tragbar, als Sühne für die Opfer der Schicht wurde schließlich u. a. die Auktorkapelle beim Altstadtrathaus errichtet.

Rasch erholte sich die Stadt Braunschweig wirtschaftlich von den Folgen der Verhansung, der Schock jedoch saß tief und wirkte lange nach. Zugleich zeigte sich, dass die Autonomie der Stadt durchaus eingeschränkt blieb, denn an die Stelle früherer Abhängigkeit vom Stadtherrn war eine deut-

liche Abhängigkeit von der Hanse und deren Entscheidungen getreten. Aufschwung und wirtschaftliche Expansion forderten bereits im Mittelalter ihren politischen Preis.

Gegen Ende des 15. Jahrhunderts setzte mit dem Erstarken der Territorialgewalten im Deutschen Reich allmählich der Niedergang der Hanse ein, allerdings konnte sich die Stadt Braunschweig – Vorort des sächsischen Hansequartiers – letztlich noch bis 1671 erfolgreich gegen Angriffe und Eroberungsgelüste der Landesherren zur Wehr setzen. Wirtschaftlich aber waren längst dauerhafte Krisenzeiten angebrochen, und die Hansezeit Braunschweigs gehörte einer glanzvollen Vergangenheit im Mittelalter an.

## Zur Hanse von heute

Text von Rolf Ahlers

In der Tradition der mittelalterlichen Hanse wurde 1980 in Zwolle (Niederlande) die Neue Hanse als „Städtebund DIE HANSE“ gegründet. Dieser Bund versteht sich als Lebens- und Kulturgemeinschaft der Städte über die Ländergrenzen hinweg. Ein Ziel ist die Förderung des Handels und des Tourismus insbesondere durch den jährlich veranstalteten Hansetag. Die ausrichtende Stadt stellt dabei ihre Geschichte sowie ihre kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung in den Vordergrund.

Der 1. Hansetag der Neuzeit fand 1980 in Zwolle statt, der 5. Hansetag, 1985 in Braunschweig, hatte „Kultur, Wissenschaft, Technologie“ als Thema. In diesem Jahr, vom 28.06. bis 01.07., fand der 32. Hansetag in Lüneburg statt. Das gewählte Thema „Verbindungen leben, Netzwerk Hanse“ zeigt seine Wirkungen in besonderem Maße. Nahezu 250.000 Gäste kamen zu Besuch, um zu sehen, zu erleben, was die vielen Delegationen aus den Ländern zu bieten hatten: Belgien 1, Deutschland 61, Großbritannien 2, Estland 4, Finnland 1, Frankreich 1, Lettland 7, Litauen 1, Niederlande 12, Norwegen 1, Polen 8, Russland 7, Schweden 2.

Und es gab ein sehr reichhaltiges Angebot, es war ein sehr schönes Fest mit vielen Stunden abwechslungsreichem Programm auf mehreren Schauplätzen. Das bunte, touristisch

ausgerichtete Kulturfest begeisterte und äußerte sich oftmals in spontanen Mitmachaktionen. Im ganzen Innenstadtbereich, für den Fahrzeugverkehr gesperrt, herrschte ein freudiges Miteinander. In der westlichen Altstadt zeigten viele Handwerker in historischen Kostümen, mit welchen Techniken im 16. Jahrhundert gearbeitet wurde. Zu sehen war beispielsweise der Gerber, Glaser, Kerzenzieher, Korbflechter, Schmied, Seilmacher, Tischler und Zimmermann.

Der Hansemarkt als Herzstück eines jeden Hansetages erstreckte sich rund um das historische Lüneburger Rathaus, vom Marktplatz aus weit in mehrere Straßen hinein. Die Stände der Hansestädte lockten mit kulinarischen Besonderheiten und boten reichhaltige Informationen an, eine genussreiche Rundreise durch Nordeuropa. An Hansestädten aus unserer Nähe waren Bockenem, Hildesheim und Helmstedt präsent.

Die Darstellung von Bockenem war insofern bemerkenswert, weil die Stadt mit der Einladung zu ihrer eigenen Hanseveranstaltung – den 4. Bockenemer Hansetagen – geworben hat, die in der Zeit vom 18. bis 19. Mai 2013 stattfinden werden. Als besonderer Blickfang erwies sich die bei den Hansetagen 2011 gegossene Glocke, sie erinnert auch mit ihrem schönen Klang an die ehemals bedeutende Glockenproduktion der Firma Weule (Bockenem).



### Impressum:

Herausgegeben vom Braunschweigischen Landesverein für Heimatschutz e.V.  
www.bs-heimat.de

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht die Meinung der Redaktion und des Braunschweigischen Landesverein für Heimatschutz e. V. wieder.

**Vorsitzender:** Dieter Heitefuß, Buchfinkweg 10, 38122 Braunschweig, vorsitzender@bs-heimat.de

**Redaktion:** Rolf Ahlers, Wendezeller Ring 10, 38178 Wendeburg, heimat@bs-heimat.de

**Gesamtherstellung:** oeding print GmbH, Braunschweig, www.oeding-print.de

**Mitgliedsbeitrag:** pro Jahr 25,- Schüler und Studenten auf Anfrage

**Bankverbindung:** Konto 111 690, BLZ 250 500 00 Nord/LB Braunschweig

Appelhans Verlag, Braunschweig, 2011 · ISBN 978-3-941737-79-2 www.appelhans-verlag.de

**Liebe Leserin und lieber Leser, das neue Heft der Braunschweigischen Heimat ist teilweise „in Farbe“ gedruckt, um die Abbildungen wirkungsvoller herauszustellen. Um diese Ausgestaltung zu finanzieren bitten wir sehr um Spenden.**



# Helmstedt im Westentaschenformat –

die Stadt in „Der getreue Reiß-Gefert“ (= Reise-Gefährte) von 1686

Text und Fotos von Matthias Krüger

Das 17. Jahrhundert war die Blütezeit der Bildungsreisen. Junge Adelige und Patriziersöhne wurden vor der Übernahme von Staatsämtern auf „grand tour“ in die politisch-kulturellen Zentren Europas geschickt. Deutschen Städten galt dabei nicht gerade das Hauptinteresse, was zunehmend patriotische Kritik erregte. Wer später das Land regieren wollte, müsse ja wohl zunächst die Heimat kennen lernen, „auf dass er nicht ein Fremdling im aignen Königreiche seye“, meinte zum Beispiel Martin Zeiller (1589-1661), ein berühmter Schriftsteller der Epoche und als Hofmeister selbst jahrelang Tourbegleiter blaublütiger Zöglinge.

Also verfasste Zeiller Reiseliteratur, die Deutschland mit dessen Ortschaften und Regionen viel stärker beachtete als bis dato üblich. 1632 erschien sein „Itinerarium Germaniae non-antiquae: Teutsches Reyssbuch durch Hoch und Nieder Teutschland“. Die überarbeitete, auf Taschenbuchgröße gebrachte Ausgabe des Werkes wurde 1651 unter dem leichter verdaulichen Titel „Fidus Achates, Oder Getreuer Reis-Gefert“ ein echter Bestseller, nicht zuletzt dank der Nachfrage all jener, die die Welt mit dem Finger auf der Landkarte erkunden mussten, aber doch das nötige Geld für Bücher besaßen.

Der Erfolg rief viele geschäftstüchtige Zeitgenossen auf den Plan, u. a. auch Christoph Riegel (1648-1714). Der Nürnberger Verleger und Buchhändler stibitzte Zeiller, dem „Baedeker des Barock“, die lukrative Idee, den Einfall mit dem handlichen Format, oben drein den Titel – und fertig war „Der getreue Reiß-Gefert durch Ober- und Nieder-Teutschland“. (Abb. 1)

Die bei Andreas Knorz (bzw. dessen Witwe) gedruckte „Grundrichtige und ausführliche Abhandlung derer jenigen Residenzien, Städte, Schlösser, Vestungen, Städtlein und namhaften Marktflecken ... einem Reisenden sich hin und wieder vorstellig machen ...“, gab Riegel 1686 heraus, kurz nach der Eröffnung der eigenen Offizin. Ab 1725 hieß der

Band „Der Curieuse Passagier, welcher in Compagnie getreuer Reiß-Gefahrten gantz Ober- und Nieder-Teutschland durchreiset“. (Abb. 2) Er wurde nun von Riegels Erben verantwortet, die den Verlag noch bis 1800 betrieben.

Über mehr als 800 Seiten hinweg listet der Reiseführer die sehenswerten Orte in alphabetischer Ordnung auf, von A wie „Aach“ bis Z wie „Zwickau“. Jedem Ort widmete der anonyme Autor einen mehr oder minder informativen Text wechselnder Länge. Unter H findet sich auch ein Eintrag zu „Helmstätt“ (Abb. 3), nämlich dieser:

Helmstätt ist eine Nieder-Sächsische Stadt / an einem lustigen Gehölz / der Elm genannt / 4 Meilen von Wolfenbüttel. Hat 3 Kirchen / zu St. Steffan / Augustin / St. Walpurg. Das feine von Steinen erbaute Rahthaus stehet auf dem Markt. Zwey Klöster sind auch allhier. An(no) 1576 wurde die allhier befindliche Universität von Julio / Herzogen zu Braunschweig und Lüneburg / gestiftet.

Helmstedt am Elm, (nur) vier Meilen hinter Wolfenbüttel? Der Leser stutzt. Man muss freilich bedenken, dass eine Meile jener Zeit – trotz mannigfacher regionaler Unterschiede – durchweg etlichen Kilometern moderner Messung entsprach. Bei der Entfernung zwischen beiden Städten mag die Riegel-Edition als tatsächlich noch grundrichtig sein. Aber die besagte Augustin-Kirche, das Gotteshaus des Augustiner-Eremitenklusters am Markt, lohnte gegen Ende des 17. Jahrhunderts einen Ausflug schon längst nicht mehr: Die Anlage war seit 1588 verlassen und im Laufe der Zeit zur Ruine zerfallen. Erst 1704 erhielt sie nach zweijährigem Wiederaufbau ihre neue Bestimmung als Universitätskirche und „Übungsfeld“ fortgeschrittener Theologiestudenten der Academia Julia.

Neben der Textbeschreibung stellte der „Reiß-Gefert“ seinen Lesern das alte Helmstedt auch optisch vor. Eine entsprechende Ansicht (Abb. 4) gehört zu den insgesamt 119 auserlesenen Kupfer-

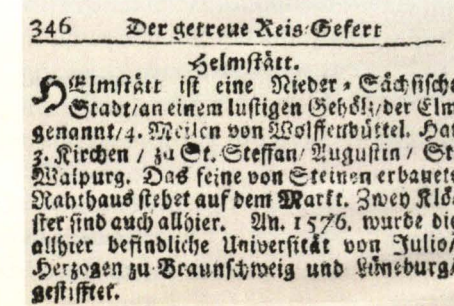


Abb. 1: Titelseite „Der getreue Reiß-Gefert“, hier in einer Ausgabe nach 1689

Abb. 2: Titelblatt des Curieusen Passagiers. Der Erscheinungsvermerk verweist nicht auf den Verlagsort Nürnberg, sondern – wie damals vielfach üblich – auf die Messestadt.

Abb. 3: „Der getreue Reis(s)-Gefert“, Seite 346, mit dem Eintrag zu Helmstedt.



1. S. Stephani Kirch. 2. Collegium. 3. Rathhaus. 4. Gürgenshoff.



Abb. 4: Ansicht von Helmstedt in „Der getreue Reiß-Gefert“.

Figuren, die das Werk illustrieren und später auch Johann Hieronymus Lochners „Geographische Bilder Lust von Teutschland“ (1750) schmückten. Die Grafiken sind jeweils kaum 11,5 x 6 cm groß, zumeist radiert und ganz selten im Stichverfahren ausgearbeitet. Von wem sie stammen, weiß man bis heute nicht. Nur die dem Buch beigelegte Landkarte trägt die Signatur „Vogel sc.“ (sculpsit = hat es gestochen). Ihr Urheber könnte Johann Jakob Vogel sein. Er war von 1670 bis 1690 als Kupferstecher in Nürnberg tätig, und zwar hauptsächlich für den Riegel-Konkurrenten Johann Hoffmann d. Ä. Ob wir Johann Jakob Vogel aber gegebenenfalls auch die Ortsporträts zuschreiben dürfen, ist offen.

Die Vorlage, auf der das Stadt-Konterfei aus dem „Reiß-Gefert“ basiert, lässt sich hingegen eindeutig bestimmen. Matthäus Merian d. Ä. (1593-1650) stand hier Pate, genauer sein Kupferstich von 1641 (Abb. 5). Dieser Stich diente ursprünglich zur Dekoration einer historischen Abhandlung des gebürtigen Helmstedters Johann Angelius (von) Werdenhagen. 1654, 1658, um 1690 und nach 1700 wurde er dann im Braunschweig-Lüneburg-Band der „Topographia Germaniae“, einem Hauptwerk Merians d. Ä. und dessen Erben, jeweils erneut abgedruckt.

Für den „Reiß-Gefert“ schrumpfte Christoph Riegels Illustrator die meisterhafte, immerhin 34,5 x 27,5 cm messende Vorlage kurzerhand auf die gewünschte Westentaschengröße (s. o.) zusammen. Der Qualität seiner Arbeit ist das, kein Wunder, schlecht bekommen: Die bei Merian d. Ä. noch ausgewogen, aber eben passend zum Maxiformat komponierte Helmstedt-Ansicht wirkt jetzt gedrängt, überladen und obendrein ein



Abb. 5: Helmstedt-Prospekt von Matthäus Merian d. Ä., 1641 (stark verkleinert)

bisschen grobschlächtig. Ihr fehlt jede Tiefe; die fließend-harmonischen Übergänge von Siedlung und Landschaft sind dahin. Und weshalb der Künstler die ohnedies schon kleine Bildfläche durch den stark betonten Vordergrund mitsamt dem Baumstumpf links und dem Zaun rechts weiter verengt, bleibt sein Geheimnis. Ob die ins Auge springenden Anleihen beim 1641er Stich vielleicht eine Art „Verbeugung“ vor Matthäus senior sein sollen? Wir wissen es nicht.

In manchem Detail stellt die Ortsgrafik aus dem „Reiß-Gefert“ Helmstedts Baulichkeiten recht nachlässig dar. St. Stephani etwa wird zwar zutreffend mit dem erst 1850 abgerissenen Dachreiter auf dem Glockenturm gezeigt. Allerdings hat die Kirche bei Riegel nicht fünf, sondern nur drei Fenster an der dem Betrachter zugewandten Längsseite. Der (achteckige) Zwiebelturm auf dem „Rathhaus“ erhebt sich über dem Westgiebel; tatsächlich krönte er jedoch den zur Kornstraße hin gelegenen Ostgiebel des bereits im 13. Jahrhundert vorhandenen Verwaltungssitzes. Die Ruinen der Augustin-Kirche am Markt sucht man ebenso vergebens wie die so genannte Posselecke'sche Mühle aus dem Jahr 1640 an der heutigen Walbecker Straße. Überhaupt sind in der Reiseführer-Ansicht nur zwei Bockwindmühlen zu entdecken, während das Panorama von 1641 uns sechs präsentiert, was der damaligen Wirklichkeit eher gerecht werden dürfte.

Rätselhaft ist das stattliche Gebäude schräg hinter dem Rathaus. Merian d. Ä. bezeichnet es in seiner ausführlichen Legende als „Doct. Granefelds haus“ und meint wohl das heute nicht mehr genau zu lokalisierende Domizil Heinrich Grünfelds, eines Juraprofessors aus der Frühzeit der Universität. Im „Reiß-Gefert“ fehlt solche Bezeichnung, obwohl der Bau noch massiger erscheint als auf dem Merian-Porträt. Dem unbekannten Künstler sind hier aber sicher die Proportionen misslungen, genauso wie beim viel zu wichtig (und analog zu Merian mit einer eigenartigen Haube) wiedergegebenen Treppenturm des Juleums oder beim Gürgenshoff, dem Georg-Hospital vor dem Hausmannsturm am Beginn der Neumark.

Trotz derlei Ungenauigkeiten ist Christoff Riegels „Der getreue Reiß-Gefert“ ein wichtiges heimatgeschichtliches Dokument; denn er unterstreicht, dass Helmstedt im 17. Jahrhundert zu den vornehmsten Orten des Reichs zählte. Den Bedeutungsverlust seither dokumentiert der 1941 im Berliner Verlag Karl Sigismund publizierte auszugsweise Nachdruck des Buchs: Das einst so stolze „Elm-Athen“ wird dort nicht mehr erwähnt.

#### Literatur:

Sabine Ahrens: Die alte Universität – aus der Geschichte der Academia Julia zu Helmstedt (= Teil Kreismuseen der Ausstellung des Landkreises Helmstedt zur EXPO 2000 Academia Julia. Die Universität Helmstedt [1576-1810]), Katalog, Helmstedt, 2000; Michael Diefenbacher u. a.: Das Nürnberger Buchgewerbe. Buch- und Zeitungsdrucker, Verleger und Druckhändler vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, Nürnberg, 2003; Alois Fauser: Repertorium älterer Topographie. Druckgraphik von 1486 bis 1750, Bd. I: A-K, Wiesbaden, 1978; Uli Kutter: Zur Kulturgeschichte des Reisens, in: Niedersachsen in der Reiseliteratur vergangener Jahrhunderte, Ausstellung im Niedersächsischen Landtag aus den Beständen der Niedersächsischen Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, S. 11 ff., Katalog, Göttingen, 1980.



# Historische Stele auf dem Kirchhof Bortfeld

Text von Rolf Ahlers | Fotos von Bodo Fricke

Fast am südlichen Rand des Kirchhofes – und damit lediglich ein paar Schritte vom Pfarrhaus entfernt – steht die historische Stele, aus Naturstein gefertigt. Auf der Fundamentplatte beginnt der Aufbau mit dem Kubus, darauf die Säule und abgedeckt mit dem Kapitell, die gesamte Höhe beträgt 3 Meter. (Abb. 1)

Der Kubus ist mit Inschriften versehen, die teils nicht mehr lesbar sind. Denn leider ist der Naturstein durch Witterungseinflüsse stellenweise ausgewaschen. Durch leseunterstützende Techniken (Schräglicht und Digitalfotografie mit Computerbildbearbeitung) konnte viel anscheinend Fehlendes ergänzt werden. Nach Einsichtnahme in das Kirchenbuch und weiteren Schlussfolgerungen lässt sich die Inschrift vollständig angeben.

Die Textstelle „VON DEN ... GATTEN“ (= Plural!) ließ eine Bigamie vermuten: „Das einzige hier bekannte Bigamie-Denkmal.“ Dem ist jedoch nicht so, sondern es ist eine Verkürzung. Ausführlich hätte es lauten können „GEWIDMET VON DEN TRAUERNDEN: IHREM GATTEN UND DEN ELTERN“, ausreichend Platz war vorhanden. (Abb. 2)

Ostseite:

HIER RUHT  
DIE IRRDISCHE HÜLLE  
DER EHEGENOSSINN DES  
PASTOR MEIER  
GEBOHRENE RAKEBRAND

Südseite:

SIE WAR GEBOREN  
ZU WOLPERODE  
D. 13TEN JULI 1812  
GESTORBEN  
ZU BORTFELD  
D 23TEN DECEMBER 1833

Westseite:

O SIE SCHLÄFET NUR IM  
FRIEDEN JETZT DEN  
PILGERSCHLAF DER RUH  
VIEL ZU FRÜH FÜR UNS  
HIENIEDEN DECKT EIN  
STILLES GRAB SIE ZU.

Nordseite:

GEWIDMET  
VON DEN TRAUERNDEN  
GATTEN UND ELTERN



Abb. 1: Die historische Stele.



Abb. 2: Die Inschrift auf der Nordseite, Inschrift nachgezeichnet.